

numer 4 (63) - kwiecień 2013

@iztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

FUNDUSZE UNIJNE W STOŁECZNYM TRANSPORCIE PUBLICZNYM

Zmiany w komunikacji • Veturilo wystartowało • Nowy Świat z tramwajami?

AKTUALNOŚCI

TEMAT NUMERU

Z KART HISTORII KOMUNIKACJI

KOMUNIKACJA NA ŚWIECIE

Z ŻYCIA KMKM

WYDAWCA

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
M. ST. WARSZAWY

Redaktorki prowadzące: Barbara Anna Janiszewska
Magdalena Potocka (temat numeru)

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa
Infolinia 24h: 801 044 484
www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa

Nakład: 6894
Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)
Archiwalne numery: issuu/ztm.warszawa

Napisz do nas: iztm@ztm.waw.pl

ztm

DRODZY CZYTELNICY



Metropolia XXI wieku, jaką bez wątpienia jest Warszawa musi mieć sprawnie działający system komunikacji miejskiej. Musi być on bezpieczny i zapewniający dotarcie do celu podróży szybko i komfortowo. Jednocześnie, jako „kręgosłup" nowoczesnego miasta musi być wpleciony w jego struktury.

Zarząd Transportu Miejskiego, jeden z największych organizatorów transportu publicznego w Polsce i jeden z większych w Europie, wszystkie działania podporządkowuje wytyczonym celom i temu najważniejszemu – podniesieniu jakości życia w aglomeracji warszawskiej poprzez unowocześnianie komunikacji miejskiej. Są to m.in. wielkie inwestycje infrastrukturalne, np. budowa II linii metra, wymiana taboru. Wszystkie te inwestycje kosztują, ale na realizację wielu z nich Warszawa uzyskała środki z funduszy pomocowych. Wartość obecnie realizowanych projektów przekracza 9 miliardów złotych. Ponad 4 miliardy złotych otrzymamy z funduszy europejskich. Dzięki Unii Europejskiej nadrabiamy wieloletnie opóźnienia związane z taborem.

Prezentowane w tym wydaniu magazynu firmowego projekty, również te miękkie, w których ZTM jest znaczącym partnerem w skali europejskiej pokazują, że Warszawa aktywnie wykorzystuje fundusze unijne na rozwój komunikacji publicznej.

dyrektor
Zarządu Transportu Miejskiego
Leszek Ruta

KONIECZNE ZMIANY

Zarząd Transportu Miejskiego, po zmniejszeniu wydatków na komunikację miejską w tegorocznym budżecie miasta wprowadzi zmiany w układzie linii autobusowych. Zostały one jednak zaplanowane w taki sposób, by pasażerowie odczuli je jak najmniej.

Proponowane zmiany będą wiązały się z pewnymi ograniczeniami w układzie komunikacyjnym. Znaczne zmniejszenie wydatków budżetowych na funkcjonowanie transportu miejskiego sprawia, że niemożliwe jest utrzymanie oferty komunikacyjnej na dotychczasowym poziomie. Zaś głównym celem, jaki ZTM chciał osiągnąć planując wprowadzenie konkretnych zmian, była minimalizacja utrudnień dla pasażerów. By go osiągnąć przyjęto twarde założenia. Nie zakładano jakichkolwiek ograniczeń w relacjach kluczowych, czyli takich, w których porusza się największa liczba pasażerów. Zamiast tego podjęto decyzję o ograniczeniu oferty na liniach dublujących komunikację szynową. Warto przypomnieć, że zgodnie z zapisami w obowiązującej w Warszawie „Strategii transportowej", dominującą rolę w systemie transportowym miasta ma pełnić transport szynowy (metro, kolej, tramwaje), który jest nie tylko najwydajniejszy, ale także ekologiczny. Autobusy mają go jedynie uzupełniać. Powinny być podstawowym środkiem transportu jedynie tam, gdzie nie ma dostępu do komunikacji szynowej. Ograniczana będzie także oferta na tych liniach, które cieszą się najmniejszym zainteresowaniem pasażerów.

Wprowadzane zmiany będą polegały na zmniejszaniu częstotliwości kursowania niektórych linii lub ograniczeniu godzin i dni kursowania innych. Część linii będzie miała zmienione trasy, a kilka – niestety – całkowicie zniknie z komunikacyjnej mapy. Układ linii komunikacyjnych w Warszawie stanowi „system naczyń połączonych". Dlatego niemal każda jego modyfikacja pociąga za sobą konieczność dalszych zmian, np. likwidacja jednej konkretnej linii wymusza wprowadzenie dodatkowo zmian, które pozwoliłyby na jej zastąpienie w układzie. Korygowane są np. trasy linii autobusowych kursujących na danych odcinkach trasy likwidowanej linii. Wszystko po to, by pasażerowie, nawet jeśli będą się musieli przesiadać, nie stracili możliwości korzystania z połączeń na swojej trasie.



	SZCZEGÓŁY ZMIAN
102	• Połączenie z linią 151 • <u>TRASA:</u> PKP OLSZYNKA GROCHOWSKA - ... - Królewska - Grzybowska - Siedmiogrodzka - Skierniewicka - Wolska - Płocka - MŁYNÓW
115	• Korekta trasy linii. Wycofanie z Pragi Południe i skierowanie do Rembertowa (połączenie z linią 215) • <u>TRASA:</u> ALEKSANDRÓW - ... - Kościuszkowców - Korkowa - Wspólna - Szosowa - Grzybowa - al. Komandosów - Ilskiego - Marsa - Cyrulików - al. Chruściela - al. Sztandarów - MOKRY ŁUG
117	• Skrócenie trasy linii do relacji Gocław – Dw. Centralny. Zmiana trasy na os. Gocław (zastępstwo za linię 151) • <u>TRASA:</u> GOCŁAW – Jugosłowiańska – Meissnera – Bora–Komorowskiego - ... - Al. Jerozolimskie – Emilii Plater – DW. CENTRALNY
119	• Korekta trasy linii. Skierowanie ul. Dolną (w zamian za linię 130) • <u>TRASA:</u> MIĘDZYLESIE - ... - Chełmska – Dolna – Puławska – Rakowiecka - ... - RAKOWIECKA-SANKTUARIUM

121	• Przekształcenie w linię okresową kursującą tylko w dni powszednie, w godz. 7.00 – 17.00
127	• Korekta trasy linii. Skierowanie na Powiśle (w zamian za wycofaną linię 128) • TRASA: NOWE WŁOCHY - ... - pl. Trzech Krzyży - Książęca - Ludna - Solec - Dobra - MARIENSZTAT (powrót: Dobra - Nowy Zjazd - Wybrzeże Kościuszkowskie - Karowa - Dobra)
128	• Korekta trasy linii. Wycofanie z Powiśla (zastąpienie przez linię 127) i skierowanie na Trakt Królewski (w zamian za wycofaną linię 175). Zwiększenie częstotliwości w godzinach szczytu • TRASA: SZCZĘŚLIWICE - ... - Aleje Jerozolimskie - Nowy Świat - Krakowskie Przedmieście - Królewska - pl. Piłsudskiego - Focha - PL. PIŁSUDSKIEGO (powrót: Moliera - Senatorska - Miodowa - Krakowskie Przedmieście)
129	• Przekształcenie w linię okresową kursującą tylko w dni powszednie
130	• Likwidacja linii. Relacje obsługiwane przez linię 130 zostaną przejęte przez linie 116, 168, 172
138	• Korekta trasy linii. Wycofanie z Utraty (zastąpienie przez linię 238) i skierowanie do Dw. Wschodniego • TRASA: BOKSERSKA - ... - al. Zieleniecka - Targowa – Kijowska – DW. WSCHODNI (KIJOWSKA)
139	• Skrócenie trasy do pętli WILANÓW (zastąpienie na al. Wilanowskiej przez linię 239 z Powsina) • TRASA: OGRÓD BOTANICZNY - ... - Przyczółkowa - WILANÓW
140	• Korekta trasy linii. Wycofanie z ul. św. Wincentego • TRASA: DW. WSCHODNI (KIJOWSKA) - ... - Radzymińska - Trocka - TARGÓWEK
151	• Likwidacja linii. Relacje obsługiwane przez linię 151 zostaną przejęte przez linie 102, 117, 138
156	• Skrócenie do pętli TARGÓWEK (wycofanie z odcinka Targówek – zajezdnia Stalowa). Zmniejszenie częstotliwości kursowania w godzinach szczytu • TRASA: METRO MŁOCINY - ... - Trocka - TARGÓWEK
175	• Likwidacja linii. Relacje obsługiwane przez linię 175 zostaną przejęte przez linie 128, 504, S2, S3, KML
176	• Zmniejszenie częstotliwości kursowania w godzinach szczytu
178	• Przekształcenie linii w linię okresową kursującą w dni powszednie, w godzinach 6.00-20.00
195	• Likwidacja linii. Zostanie zastąpiona przez linie 166, 179, 210 i 503
202	• Likwidacja linii. Relacje obsługiwane przez linię 202 zostaną przejęte przez inne linie
210	• Przekształcenie w linię okresową kursującą tylko w dni powszednie, w godz. 6.00 – 20.00 • Skrócenie trasy do pl. Unii Lubelskiej, zmiana trasy na Ursynowie (w zamian za linię 195) • TRASA: NATOLIN PŁN. – Płaskowickiej – Roentgena – Pileckiego – ... - Puławska – pl. Unii Lubelskiej – Boya–Żeleńskiego – Waryńskiego (powrót bezpośrednio ul. Waryńskiego) – PL. UNII LUBELSKIEJ
214	• Przekształcenie w linię okresową kursującą tylko w godzinach szczytu

215	• Połączenie z linią 115
222	• Korekta trasy linii. Wycofanie z ul. Konwiktorskiej (zastąpiona przez linię 503) • TRASA: SPARTAŃSKA - ... - Krakowskie Przedmieście - Królewska - pl. Piłsudskiego - Focha - PL. PIŁSUDSKIEGO (powrót: Moliera - Senatorska - Miodowa - Krakowskie Przedmieście)
225	• Przekształcenie linii w linię okresową kursującą w dni powszednie, w godz. 6.00-20.00
228	• Likwidacja linii. Relacje obsługiwane przez linię 228 zostaną przejęte przez linię 172
238	• Uruchomienie linii na Utracie w zastępstwie za linię 138 • TRASA: DW. WSCHODNI (LUBELSKA) - Lubelska - Zamoyskiego - Targowa - Ząbkowska - Radzymińska - Naczelnikowska - Rybieńska - Zabraniecka - Utrata - UTRATA - Utrata - Zabraniecka - Gwarków - ZAJEZDNIA UTRATA
239	• Uruchomienie linii. Przejęcie odcinka trasy linii 519 • TRASA: POWSIN-PARK KULTURY - Opieńki - Przekorna - Przyczółkowa - al. Wilanowska - METRO WILANOWSKA
302	• Likwidacja linii. Relacje obsługiwane przez linię 302 zostaną przejęte przez inne linie
306	• Korekta trasy linii. Wycofanie z Ursynowa i Włoch (zastąpienie przez linie 154, 192). Obsługę DHL przejmie linia 165 • TRASA: INSTALATORÓW - Instalatorów - al. Krakowska - HYNKA
311	• Zmniejszenie częstotliwości kursowania w godzinach szczytu
317	• Korekta trasy linii. Wycofanie ze Stegien i skierowanie do Wilanowa (w zamian za wycofaną linię 117) • TRASA: P+R AL. KRAKOWSKA - ... - Dolina Służewiecka - al. Wilanowska - Przyczółkowa - WILANÓW
318	• Zmiana trasy linii – skrócenie w rejonie stacji metra POLE MOKOTOWSKIE. Zmniejszenie częstotliwości kursowania • TRASA: SPARTAŃSKA - ... - Kazimierzowska - Madalińskiego - al. Niepodległości (powrót: Rakowiecka - Kazimierzowska) - METRO POLE MOKOTOWSKIE
326	• Ograniczenie godzin kursowania
410	• Likwidacja linii. Relacje obsługiwane przez linię 410 zostaną przejęte przez inne linie
422	• Likwidacja linii. Relacje obsługiwane przez linię 422 zostaną przejęte przez linię E-2
503	• Podział na dwie linie: • linia 503 w relacji: NATOLIN PŁN. – KONWIKTORSKA, TRASA LINII 503: NATOLIN PŁN. - ... - Bonifraterska - Międzyparkowa - Słomińskiego – Szymanowska - Zakroczymska - Konwiktorska - KONWIKTORSKA (powrót: Konwiktorska - Bonifraterska) • linia 518 w relacji: NOWODWORY – EMILII PLATER
510	• Likwidacja linii. Relacje obsługiwane przez linię 510 zostaną przejęte przez linie 17, 518

518	• Uruchomienie linii całotygodniowej w zastępstwie za linię 503 (skrócona do relacji KONWIKTORSKA – NATOLIN PŁN) i linię 510 • TRASA: NOWODWORY - Światowida - Świętosławskiego - Świderska (powrót: Świderska - Mehoffera - Światowida) - Porajów - Myśliborska - Światowida - Modlińska - most Grota-Roweckiego - Wisłostrada - Krasińskiego - pl. Wilsona - Mickiewicza - Andersa - Muranowska - Bonifraterska - pl. Krasińskich - Miodowa - Krakowskie Przedmieście - Nowy Świat - Aleje Jerozolimskie - Emilii Plater - EMILII PLATER
519	• Korekta trasy linii. Wycofanie z Powsina (zastąpienie przez linię 239) • TRASA: DW. CENTRALNY - ... - al. Wilanowska - Przyczółkowa - WILANÓW
521	• Korekta trasy linii. Wycofanie ze Śródmieścia i Ochoty • TRASA: FALENICA - ... - Grochowska - WIATRACZNA
740	• Skierowanie jednokierunkowo przez ulice Tarnogórską i Tużycką w zamian za linię 202 • TRASA: TARGÓWEK - Trocka - Radzymińska - Tarnogórska - Tużycka - Radzymińska (powrót bezpośrednio ul. Radzymińską) - NADMA
E-2	• Skierowanie w zastępstwie za linię 422 do Miasteczka Wilanów • TRASA: NOWE BEMOWO - ... - Sobieskiego – ŚWIĄTYNIA OPATRZNOŚCI BOŻEJ/BRANICKIEGO
N32	• Wydłużenie godzin kursowania w porach dziennych, w których nie kursują pociągi SKM na Lotnisko (skrajne pory dnia)

WSPÓLNY BILET W POWIECIE WOŁOMIŃSKIM DO KOŃCA CZERWCA CHOTOMÓW ZREZYGNOWAŁ

Bilety ZTM będą honorowane w pociągach Kolei Mazowieckich na odcinku Zagościniec – Warszawa Wileńska oraz Warszawa Zachodnia (przez Warszawę Rembertów). Zarząd Transportu Miejskiego zaakceptował propozycję władz powiatu wołomińskiego, by porozumienie obowiązywało do 30 czerwca br. Według samorządowców czas ten jest niezbędny, aby znaleźć dodatkowe środki na dofinansowanie Wspólnego Biletu lub podjąć decyzję o wycofaniu się z dalszej współpracy w tym zakresie.

Mieszkańcy Chotomowa (gm. Jabłonna) od 1 kwietnia nie mogą na podstawie biletów ZTM podróżować pociągami Kolei Mazowieckich. Władze gminy zrezygnowały z dalszego współfinansowania Wspólnego Biletu.

Bilety ZTM nie są honorowane w pociągach KM na odcinku Chotomów – Legionowo Przystanek. **Pasażerowie dojeżdżający do tej pory pociągami KM z Chotomowa, którzy mają wykupione i ważne bilety długookresowe ZTM mogą je zwrócić w każdym Punkcie Obsługi Pasażerów ZTM bez potrącania opłaty manipulacyjnej**. Taki punkt znajduje się m.in. na Dworcu Gdańskim.



Przypominamy, że po 1 kwietnia br. bilety ZTM – na dotychczas obowiązujących zasadach, czyli od dobowego „wzwyż" – są honorowane w pociągach Kolei Mazowieckich dojeżdżających do Warszawy z:

- **Sulejówka Miłosny** (gm. Sulejówek)
- **Śródborowa Górnego** (gm. Piaseczno)
- **Pruszkowa**
- **Płochocina** (gm. Ożarów Mazowiecki)
- **Legionowa** (przystanki: Legionowo, Legionowo Piaski i Legionowo Przystanek)
- **Zagościńca** (gm. Wołomin)
- oraz **w pociągach WKD na odcinku Warszawa Śródmieście – Opacz**

ZMIANY W KURSOWANIU SKM

Szybka Kolej Miejska od 14 kwietnia br. będzie kursowała według zmienionego rozkładu jazdy. Od początku maja zawieszone zostanie kursowanie linii S9 w dni wolne od pracy, a niektóre kursy linii S3 zostaną wydłużone.

Zmiana rozkładu jazdy SKM, który będzie obowiązywał na wszystkich liniach od 14 kwietnia do 8 czerwca, będzie konieczna z powodu kolejnego etapu prac modernizacyjnych prowadzonych na różnych liniach przez zarządcę infrastruktury kolejowej.

1 maja wprowadzone zostaną zmiany na linii legionowskiej. Linia S9 będzie kursowała tylko w dni robocze. Kursowanie zostanie zawieszone w soboty, niedziele i święta, a także w dni robocze, w których będzie obowiązywał świąteczny rozkład jazdy w komunikacji miejskiej, np. 2 i 29 maja.

W tych dniach pasażerowie będą mogli korzystać z pociągów linii **S3**, które będą dojeżdżały do Legionowa Piasków i Wieliszewa. Nie spowoduje to jednak zmiany rozkładu linii na odcinku Legionowo – Warszawa. **Takie rozwiązanie zostało zaakceptowane przez władze Legionowa i gminy Wieliszew**. W związku ze zmniejszeniem wydatków na komunikację miejską w tegorocznym budżecie miasta, konieczne stało się wprowadzenie ograniczeń. Udało się uratować Wspólny Bilet, z którego korzysta wielu mieszkańców aglomeracji warszawskiej. Niezbędne okazały się jednak zmiany w SKM. Weekendowe zawieszenie kursowania linii **S9**, choć trudne do zaakceptowania przez niektórych pasażerów, wynika z konieczności zmniejszenia kosztów uruchamiania komunikacji.

Wprowadzenie zmian z powodów organizacyjnych będzie się wiązało z kilkoma niedogodnościami dla pasażerów. Do 30 kwietnia w dni robocze nie będzie kursował dodatkowy pociąg **S9** (odjeżdżający po godz. 7.00 z Legionowa Piasków). Popołudniowy pociąg linii **S3** zostanie wydłużony do Piasków od 6 maja. Ze względu na kilkuminutowe przesunięcia godzin odjazdów pociągów **S9**, poranny pociąg **S3** (po godz. 7.00) będzie odjeżdżał z Legionowa, dlatego że kilka minut przed nim będzie jechał pociąg **S9** z Wieliszewa. Dzięki temu pasażerowie z Piasków jadący w kierunku Dworca Centralnego, Służewca lub lotniska, będą mogli dojechać pociągiem **S9** do Legionowa, gdzie przesiądą się do **S3**.

Duże zmiany w kursowaniu pociągów SKM, tym razem na linii pruszkowskiej, zostaną wprowadzone w związku z budową przystanku Warszawa Ursus Niedźwiadek. Od 10 maja, między Włochami a Pruszkowem pociągi SKM i KM będą kursowały w obu kierunkach tylko po jednym torze. Żeby maksymalnie wykorzystać ograniczoną przepustowość tej linii, będą kursowały w tzw. „pakietach", czyli po kilka pociągów w niewielkich odstępach czasowych w jednym kierunku. W godzinach porannego szczytu priorytetowo będą traktowane pociągi do Warszawy. Zaś w szczycie popołudniowym pociągi wyjeżdżające ze stolicy. Ponadto część pociągów KM będzie kursować – od Brwinowa – po torach dalekobieżnych, bez możliwości zatrzymywania się na przystankach: Pruszków, Piastów, Ursus i Włochy. Po zamkniętym torze do i z Ursusa SKM będzie uruchamiać wahadłowo kursy, tzw. „dogęszczające".



„DWÓJKA" OD PONIEDZIAŁKU DO PIĄTKU

Tramwaje linii 2 – od 6 kwietnia br. – kursują tylko w dni powszednie, a linia autobusowa 214 została przekształcona w linię 314, która również nie kursuje w soboty, niedziele i święta.

Przeprowadzone pomiary wykazały, że pasażerowie korzystali z tych połączeń przede wszystkim w szczytach komunikacyjnych. W weekendy frekwencja w tramwajach linii 2 i w autobusach linii 214 była znikoma. **Dlatego od 6 kwietnia zostało zawieszone kursowanie linii tramwajowej 2 w soboty, niedziele i święta. Tramwaje jeżdżą tylko w dni powszednie, w godzinach 6.00 - 20.30**. Linia **214** została przekształcona w linię **314**, która też kursuje **w dni powszednie, w godzinach 5.30 - 21.00** na dotychczasowej trasie linii 214: **NOWODWORY** – Światowida – Dzierzgońska – Odkryta – Nowodworska – Mehoffera – Świderska – Myśliborska – **STARE ŚWIDRY** – Myśliborska – Porajów – Świderska – Mehoffera – Nowodworska – Odkryta – Dzierzgońska – Światowida – **NOWODWORY**.



Linia 2 znów będzie kursowała przez cały tydzień, kiedy trasa tramwajowa na Tarchominie zostanie wydłużona. Obecnie tramwaje jeżdżą jedynie na trzykilometrowym odcinku trasy na Tarchomin (od ul. Marymonckiej do ul. Myśliborskiej).

Z19 NA INNEJ TRASIE

Od 2 kwietnia br., autobusy linii Z19 kursują trasą objazdową. Zmiany spowodowane są kolejnym etapem budowy kolektora W.



Linia zastępcza Z19 kursuje trasą: **PKP WAWER** – **Widoczna – Szpotańskiego – Lucerny** – Trakt Lubelski – Borków – Juhasów – Mrówcza – Zwoleń-ska – **PKP MIĘDZYLESIE**.

Przywrócono przystanek PKP WAWER 04, zlikwidowano ŚNIEGULICZKI 51, zawieszono funkcjonowanie przystanków ODRĘBNA 01 i 02 oraz WĘDKARSKA 01 i 02.

Zmiany spowodowane są kolejnym etapem budowy kolektora W. Z ruchu wyłączono skrzyżowanie ulic Trakt Lubelski / Borowiecka, co uniemożliwia wyjazd autobusów linii Z19 z pętli ŚNIEGULICZKI. **Zmiany będą obowiązywały do odwołania.**

VETURILO WYSTARTOWAŁO

Warszawski Rower Publiczny Veturilo wraca na warszawskie ulice po zimowej przerwie. Rowery można wypożyczać od 9 kwietnia.

Jako pierwsze uruchomione zostały dotychczasowe stacje oraz nowe – w Śródmieściu, na Pradze-Północ, Pradze-Południe, Ochocie, Woli, Mokotowie oraz na Bielanach i Ursynowie. Także od 9 kwietnia rowery można wypożyczać na stacjach, których budowę sfinansowały firmy prywatne przy Galerii Mokotów i przy ul. Poleczki. W połowie kwietnia uruchomione zostaną stacje na Targówku, Żoliborzu i Białołęce. W maju będzie można wypożyczać rowery w kolejnych, nowych stacjach na Ursynowie, Ochocie oraz we Włochach, a także w stacjach uruchomionych w ramach systemu „Pedałuj i Płyń". Najprawdopodobniej system Veturilo jeszcze w tym roku zacznie działać także w Konstancinie - Jeziornie.

Pełna lista stacji Veturilo znajduje się na stronie ZTM.

Z myślą o wielbicielach dwóch kółek została przygotowana specjalna mapa z zaznaczonymi lokalizacjami stacji. Od 15 kwietnia będzie można ją otrzymać m.in. w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM. Od 8 kwietnia dostępna jest w punktach Warszawskiej Informacji Turystycznej: na lotnisku Chopina (Terminal A, hala przylotów), w centrum informacyjnym w PKiN (wejście od ul. E. Plater, obok Muzeum Techniki) i na Rynku Starego Miasta 19/21/21a. **W wersji elektronicznej jest dostępna na stronach ZTM i Veturilo**.

Dla wszystkich, którzy z Veturilo jeszcze nie korzystali, zamieszczono na niej przystępną instrukcję obsługi systemu.

Mapę można otrzymać od informatorów ZTM. **Informatorzy ZTM będą dyżurowali od 9 do 15 kwietnia** (w godz. 7.00 – 13.00 oraz 15.00 – 19.00) przy wybranych stacjach Veturilo:

- Dworzec Centralny
- pl. Konstytucji
- Politechnika
- pl. Bankowy
- Dworzec Gdański
- Kijowska – Dworzec Wschodni
- rondo Starzyńskiego
- rondo Waszyngtona – Stadion Narodowy
- Grójecka – Bitwy Warszawskiej 1920 r.
- pl. Unii Lubelskiej – Puławska
- pętla Os. Górczewska
- Fort Bema
- Stare Bielany
- rondo Żaba
- pl. Wilsona
- Metro Marymont

Informatorzy będą także pomagali przy pierwszych wypożyczeniach.

Start drugiego sezonu Veturilo oraz nowości, które w tym roku czekają na jego użytkowników muszą mieć odpowiednią oprawę. Zarząd Transportu Miejskiego przygotował zakrojoną na szeroką skalę kampanię promocyjno-informacyjną. Do udziału w niej udało się zaprosić znaną sportsmenkę, Zofię Klepacką.







Tym razem w kampanii ogromną rolę odgrywają materiały multimedialne. ZTM przygotował osiem filmów – dwa animowane i sześć fabularnych. Pierwsza animacja to 60-sekundowy film instruktażowy, w którym wyjaśniono najważniejsze zasady korzystania z Veturilo. Można go zobaczyć m.in. na youtube.com, na stronie Veturilo oraz na fanpage'u ZTM i pełnomocnika prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej na Facebooku. Drugi animowany film to 15-sekundowy spot promocyjny, który jest wyświetlany na ekranach w wagonach i na stacjach metra oraz na ekranach w autobusach i tramwajach. Można go obejrzeć także w Internecie.

Filmy fabularne w formie instruktażu pokazują, jak w praktyce bezpiecznie korzystać z rowerów w ruchu miejskim. Obejrzeć je można również w Internecie (strona Veturilo, youtube, Facebook).

Przez cały kwiecień, na wybranych wiatach przystankowych na terenie Warszawy, będą eksponowane plakaty z Zofią Klepacką, która zgodziła się zostać „twarzą" kampanii.

W ramach kampanii promującej Veturilo przygotowano specjalny, okolicznościowy wzór Warszawskiej Karty Miejskiej, który jest dostępny do końca listopada br.

Z ostatniej chwili...

System Veturilo uruchomiono 9 kwietnia, o godz. 5.38, a o 5.43 wypożyczono pierwszy rower.

Mimo wciąż niskich temperatur nocą, do końca pierwszego dnia odnotowano 3180 wypożyczeń!



JAK WYKORZYSTAĆ OGRANICZONĄ PRZESTRZEŃ MIEJSKĄ

– mówi ekspert Instytutu Sobieskiego, ***dr Michał Beim***



Warszawa, centrum, godziny szczytu. Choć „serce" stolicy poprzecinane jest wielopasmowymi „autostradami" (Al. Jerozolimskie, al. Jana Pawła II, ul. Marszałkowska), niemal codziennie jest paraliżowane przez korki. Korki, które niemal z miesiąca na miesiąc stają się coraz większe. Nie przeraża to Pana?

Sytuacja transportowa Warszawy jest rzeczywiście trudna i budzi niepokój w kontekście przyszłego rozwoju miasta.

Dlaczego tak się dzieje?

Przede wszystkim jest to wynik błędnej urbanistyki. Błędów z przeszłości i obecnych. Przy odbudowie Warszawy postawiono na system szerokich arterii rozcinających miasto. One zawsze będą prowokować ruch samochodowy i marginalizować inne formy przemieszczania się – komunikację publiczną, ruch pieszy i rowerowy. Obecnie niekontrolowana i bardzo szybko postępująca suburbanizacja w aglomeracji przyczynia się do uzależniania od samochodu kolejnych osób. Wolimy mieszkać na przedmieściach, a nie w centrum miasta, ale wtedy tylko samochód zapewnia nam możliwość niezależnego przemieszczania się.

Posiadacze czterech kółek jak mantrę powtarzają, że samochód daje im poczucie mobilności. Czy tak jest naprawdę?

Samochód może być synonimem mobilności tylko w określonych warunkach, głównie na obszarach wiejskich, gdzie nie ma transportu publicznego, korków, a gęstość zaludnienia jest znikoma. W miastach samochód jest zaprzeczeniem mobilności, gdyż jest najmniej efektywnym przestrzennie środkiem lokomocji. Na jednego użytkownika samochodu potrzeba kilkanaście razy tyle przestrzeni co na jednego pasażera!

Kierowcy często z niechęcią czy wręcz pogardą patrzą na pasażerów komunikacji miejskiej, traktując ich jak „biedotę, której nie stać na samochód"...

Jak wspomniałem, część ludzi jest wręcz skazana na korzystanie z samochodu przez złe struktury urbanistyczne. A odpowiadając na pytanie – sądzę, że kierowcy coraz rzadziej myślą w ten sposób. Ci, którzy tak jeszcze myślą, powinni zastanowić się co by było, gdyby wszyscy pasażerowie komunikacji miejskiej przesiedli się do samochodów. Przecież nawet po zlikwidowaniu torów tramwajowych, kolejowych i buspasów, korki nie byłyby ani odrobinę mniejsze!

A czy w tak dużej metropolii jak Warszawa w ogóle da się funkcjonować bez samochodu?

Spójrzmy na miasta o podobnej powierzchni, jak Warszawa – np. Monachium czy Wiedeń. Im większe miasto, tym większy odsetek gospodarstw domowych bez samochodu. W zachodnioeuropejskich miastach powyżej miliona mieszkańców, prawie 40 procent gospodarstw domowych nie posiada samochodu!

Jak najłatwiej kierowców „odspawać" od foteli i zachęcić do korzystania z innych środków transportu?

Tworząc atrakcyjną alternatywę. Czasem wdrażanie nowych rozwiązań musi się odbywać kosztem dotychczasowych przywilejów kierowców – kosztem miejsc parkingowych czy pasów ruchu. Trzeba jednak pamiętać, że dążymy do jak najlepszego wykorzystania ograniczonej przestrzeni miejskiej.

Który sposób poruszania się po mieście, alternatywny dla samochodu osobowego, jest według Pana najlepszy, najbardziej efektywny?

Nie ma jednoznacznej odpowiedzi – alternatywa wynika z odpowiedniej mieszanki różnych rozwiązań – poprawy warunków ruchu pieszego, rowerowego oraz rozwoju sieci transportu publicznego. Równie ważna, jak inwestycje transportowe jest polityka przestrzenna.

Patrząc na Niemcy, wydaje się, że najszybszą poprawę można osiągnąć rozwijając ruch rowerowy. W Monachium jest to już ponad 15 procent wszystkich podróży. Liczba rowerzystów w ciągu ostatniej dekady prawie podwoiła się.



Jak Pan ocenia transport publiczny w Warszawie? Jego największe zalety i możliwości rozwoju.

Jako poznaniak mogę pozazdrościć Warszawie metra i SKM, a także dość dużej sieci buspasów. Wydaje się, że w warszawskim systemie transportowym nadal małą rolę odgrywają tramwaje. Jest wiele ciągów komunikacyjnych, po których kursują dziesiątki autobusów. Można byłoby je – z korzyścią dla miasta – zastąpić tramwajami. Tramwaj to nie tylko rozwiązanie transportowe, ale przede wszystkim narzędzie kształtowania przyjaznej człowiekowi przestrzeni publicznej. Proszę spojrzeć na Francję. Tam projekty tramwajowe idą w parze z projektami rewitalizacyjnymi, przyczyniając się do odnowy całego miasta. Proszę sobie wyobrazić, jak mógłby wyglądać Nowy Świat z tramwajami zamiast ze sznurem autobusów?

Poważną wadą warszawskiego systemu transportu publicznego jest jakość węzłów przesiadkowych. Długie drogi dojścia, przejścia podziemne, nieestetyczne elementy małej architektury. Zmniejsza to efekt synergii, jaki daje połączenie różnych środków lokomocji. Tu jest duże pole do działań, choć widać już pozytywne zmiany. Problemem jest też dezintegracja dworców w centrum (centralny, śródmieście, WKD).

Myślę, że decyzja o powstaniu SKM była najważniejsza i najodważniejsza. Równie odważną politycznie decyzją była realizacja sieci buspasów

Mocno mnie dziwi łączenie inwestycji tramwajowych z rozbudową infrastruktury drogowej do monstrualnych rozmiarów (np. tramwaj na Tarchomin). Takie inwestycje nie wpływają pozytywnie na zmianę zachowań transportowych. Komunikacja miejska nie staje się przez to bardziej konkurencyjna.

Warszawa w ostatnich latach wiele zrobiła na rzecz poprawy jakości komunikacji miejskiej. Które z tych działań uważa Pan za najważniejsze?

Myślę, że decyzja o powstaniu SKM była najważniejsza i najodważniejsza. W sumie był to pierwszy niezależny od PKP przewoźnik pasażerski na torach kolejowych. Równie odważną politycznie decyzją była realizacja sieci buspasów. Szkoda jednak, że nie połączono jej z uruchomieniem dodatkowych linii autobusowych i szeroką kampanią informacyjną adresowaną do osób mieszkających w sąsiedztwie buspasów. Poprzez kampanię można było przedstawić ofertę przewozową w kontekście odnowionego systemu autobusowego.



W stolicy uruchomiony został system roweru publicznego Veturilo, który okazał się ogromnym sukcesem. Jaką rolę w metropolii powinna pełnić komunikacja rowerowa? Czy rowery powinny uzupełniać system transportu zbiorowego? A może w niektórych rejonach mogłyby go nawet zastąpić?



W miastach wielkości Warszawy ruch rowerowy mógłby przejmować ok. 10-15 procent wszystkich podróży. Potrzebne są nie tylko rowery publiczne, ale przede wszystkim infrastruktura rowerowa. Widzialna (drogi, pasy, stojaki rowerowe, Bike&Ride) i niewidzialna (strefy uspokojonego ruchu, skróty dostępne dla rowerzystów itp.). Bez niej nie uda się zapewnić systematycznego rozwoju ruchu rowerowego.

Uważam, że błędem jest traktowanie ruchu rowerowego jako alternatywy dla komunikacji publicznej. Obie formy, choć są po części konkurencyjne wobec siebie, wzajemnie się uzupełniają.

A co z ruchem pieszym? Czy dobrym pomysłem jest wyłączanie z ruchu kolejnych ciągów komunikacyjnych i oddawanie ich do dyspozycji pieszych?

Myślę, że priorytetem powinna być przede wszystkim poprawa warunków ruchu pieszego na istniejących chodnikach – usuwanie barier architektonicznych, naprawa nawierzchni, aby nawet w szpilkach dało się swobodnie poruszać, odnowa zieleni przyulicznej, likwidacja nielegalnego parkowania i przejść podziemnych. Deptaki są tylko wisienką na torcie – sprawdzają się w ścisłych centrach miast lub dzielnic. Bez wygodnych chodników na pozostałych ulicach strefy ruchu pieszego nie zdają egzaminu.



Tramwaj to nie tylko rozwiązanie transportowe, ale przede wszystkim narzędzie kształtowania przyjaznej człowiekowi przestrzeni publicznej

Jak Pan widzi Warszawę, pod względem transportu i komunikacji za kilka i kilkanaście lat?

Tendencje, póki co, są raczej niepokojące – rosnący poziom motoryzacji, wydłużające się korki, opóźnienia w inwestycjach tramwajowych. Wszystko zależy od obecnie podejmowanych decyzji. Cała nadzieja, że w Polsce, podobnie jak na Zachodzie, zachowania komunikacyjne zaczną się na szerszą skalę zmieniać, choćby pod wpływem nowinek technicznych, np. smartfonów czy mody na miejski styl życia…



DR MICHAŁ BEIM

(ur. w 1979 r.) jest specjalistą w dziedzinie planowania miast i transportu. W latach 2009-2011 był stypendystą Fundacji im. Alexandra von Humboldta w Instytucie Mobilności i Transportu Politechniki w Kaiserslautern. Ekspert Instytutu Sobieskiego, adiunkt na Uniwersytecie Przyrodniczym w Poznaniu

DUŻY PROBLEM, CZY OGROMNA SZANSA?

W najbliższych latach w polityce spójności na pierwszy plan wysuną się innowacje z obszaru niskoemisyjnego transportu publicznego. O planach Warszawy związanych z nowymi projektami z zakresu transportu publicznego, współfinansowanymi ze środków Unii Europejskiej oraz o tym, jak obecnie stolica radzi sobie z wykorzystaniem funduszy unijnych mówi ***Michał Olszewski, zastępca prezydenta m.st. Warszawy****.*

Prace związane z II linią metra, w tym budowa odcinka centralnego, są największą inwestycją samorządową w Polsce, współfinansowaną ze środków Unii Europejskiej. Biorąc pod uwagę skalę przedsięwzięcia oraz jego wartość, można zaryzykować twierdzenie, że mieszkańcy stolicy na bieżąco śledzą jego losy. I doskonale zdają sobie sprawę, że gdyby nie wsparcie Unii Europejskiej, musielibyśmy jeszcze trochę poczekać na II linię metra. Ale projekt *II linia metra w Warszawie – prace przygotowawcze, projekt i budowa odcinka centralnego wraz z zakupem taboru* to nie jedyny projekt z zakresu transportu publicznego, współfinansowany z unijnych środków.



Obecnie Warszawa – w zakresie transportu publicznego – realizuje projekty, współfinansowane ze środków Funduszu Spójności, o wartości przekraczającej 9 mld zł. Łącznie ich dofinansowanie wyniesie ponad 4 mld zł. Oczywiście prace związane z budową II linii metra są największym realizowanym projektem. Ale nie możemy zapominać o innych – pięciu projektach Tramwajów Warszawskich i dwóch projektach Szybkiej Kolei Miejskiej.

Tramwaje Warszawskie mogą pochwalić się przede wszystkim nowym taborem.

Tabor najłatwiej zauważyć. W ramach projektów unijnych zostało dotychczas zamówionych 176 nowoczesnych, niskopodłogowych tramwajów. Ponad 140 kursuje już po stołecznych ulicach. Obecnie jest także realizowany zakup niskopodłogowych tramwajów dwukierunkowych. Jeśli wszystko pójdzie zgodnie z planem, latem przyszłego roku do Warszawy dotrą pierwsze z 45 takich tramwajów. Zdecydowanie ułatwią one prowadzenie remontów. Obecnie trzeba wyłączać z ruchu nie tylko remontowane odcinki sieci, ale całe trasy pomiędzy węzłami rozjazdowymi. Tramwaje dwukierunkowe pozwolą na uniknięcie takich sytuacji.

Oprócz zakupu taboru, Tramwaje Warszawskie prowadzą także prace modernizacyjne i remontowe. Warto wspomnieć o modernizacji bardzo popularnej trasy tramwajowej Dworzec Wileński – Stadion Narodowy – rondo Waszyngtona. Spółka planuje także prace związane z dostosowaniem infrastruktury tramwajowej do obsługi przez tramwaje niskopodłogowe. Prace będą prowadzone na torowiskach wzdłuż ulicy Obozowej i al. Jana Pawła II. Kontynuowana jest także budowa trasy tramwajowej przez most Marii Skłodowskiej-Curie na Tarchomin.

Na liniach obsługiwanych przez Szybką Kolej Miejską przestały pojawiać się żółto-granatowe EZT EN57, wypożyczone od trójmiejskiej Szybkiej Kolei Miejskiej. SKM wzbogaciła się o nowoczesny tabor głównie za sprawą projektów unijnych.

To prawda. W czerwcu zeszłego roku Szybka Kolej Miejska zaczęła obsługiwać połączenie kolejowe pomiędzy centrum miasta a Lotniskiem Chopina. Właśnie w ramach projektu *Uruchomienie obsługi transportem kolejowym Lotniska Okęcie im. Fryderyka Chopina* kupiono 13 elektrycznych zespołów trakcyjnych ELF.

Dodatkowe 10 pociągów zostanie pozyskanych w ramach kolejnego projektu – *Zwiększenie możliwości przewozowych Szybkiej Kolei Miejskiej Sp. z o.o. w ruchu aglomeracyjnym Warszawy na istniejących i planowanych liniach.*

Ponad 200 nowoczesnych tramwajów, 23 elektryczne zespoły trakcyjne i 35 pociągów do obsługi I i II linii metra. Zapewne trudno znaleźć w Warszawie osobę regularnie korzystającą z komunikacji miejskiej, która jeszcze nie podróżowała nowymi pojazdami. Nie wszyscy jednak postrzegają to jako sukces. W styczniu br. na stronie internetowej Rynku Kolejowego, Janusz Zubrzycki – ekspert ds. finansowych w Zespole Doradców Gospodarczych TOR napisał: *Przykład Warszawy i jej okolic jest wręcz podręcznikowy, że pomimo wielkiej propagandy, że UE jest super, bo dostajemy miliardy na rozwój... w rzeczywistości dostajemy duży problem.* Zdaniem autora, Unia Europejska współfinansuje zakupy, do których Warszawa musi się dołożyć. Problem polega jednak na tym, że stolicy nie stać na utrzymanie nowoczesnych tramwajów, pociągów i metra. Początkowo problem nie jest dostrzegany, ponieważ miasto może liczyć na naprawy, przewidziane w umowach zakupu taboru. Ale co będzie za kilka lat, gdy tabor zacznie się psuć?

Idąc tropem pana Zubrzyckiego lepiej w ogóle nie inwestować w tabor... Nie zgadzam się z takim podejściem. Pamiętajmy o tym, że Unia Europejska obecnie pomaga nam nadrobić potężne opóźnienia w jakości taboru. Po pierwsze, trzeba zadać sobie pytanie, jakie byłyby koszty utrzymania starego taboru, gdyby Warszawa nie zainwestowała w jego wymianę. Po drugie, pamiętajmy o tym, że nowy tabor jest jednak mniej awaryjny od wysłużonych pojazdów, co oznacza niższe koszty i mniej przerw w obsłudze, które również kosztują – utracone zyski. Po trzecie, pamiętajmy, że każdy operator woli mieć tabor w miarę jednolity technologicznie – to ułatwia eksploatację i naprawy. Zmniejsza też koszty dostaw. Środki unijne dzisiaj pomagają osiągnąć również ten stan. Po czwarte, chyba najważniejsze – nie zapominajmy o tym, po co miasto inwestuje obecnie w wymianę taboru. Poprawa jakości obsługi zachęca do podróżowania transportem publicznym. Efekt – zwiększenie liczby pasażerów w komunikacji jest nie do przecenienia. Wystarczy policzyć wyłącznie korzyści wynikające z ochrony środowiska, aby zrozumieć, że te inwestycje mają sens.



No, ale cóż... Niektórzy eksperci zatracają się bez opamiętania w krytykowaniu racjonalnych działań nie patrząc na ich efekty... Nic na to nie poradzę.



Skoro więc miasto zdecydowało się na zakup tak dużych partii nowego taboru, dlaczego postawiło tylko na tabor szynowy? Żaden z kupionych w ostatnich latach autobusów nie otrzymał unijnego dofinansowania.

Z dwóch powodów. Przede wszystkim, w Warszawie dopuszczono jedynie finansowanie transportu publicznego z Funduszu Spójności, a z tego Funduszu finansowane są tylko inwestycje w transport szynowy. Poza tym, przyjęta przez Radę m.st. Warszawy „Strategia zrównoważonego rozwoju transportu" zakłada, że kręgosłupem transportowym miasta jest właśnie transport szynowy. Komunikacja autobusami ma mieć docelowo charakter uzupełniający. To wymusza przesunięcie akcentu inwestycyjnego właśnie na transport szynowy. Tak się składa, że priorytety Miasta pokryły się w tym zakresie z celami pomocy unijnej skonstruowanej w Polsce w taki sposób.

Bardzo ważne są również wytyczne Unii Europejskiej dotyczące rozwoju transportu. Przykładowo w „Białej Księdze" z 12 września 2001 roku, zatytułowanej „Europejska polityka transportowa do 2010 r." wskazano działania, jakie należy podejmować na rzecz przywrócenia równowagi pomiędzy środkami transportu, w tym rewitalizacji kolei. Zgodnie z ówczesnymi badaniami

rynek przewozów pasażerskich był zdominowany przez transport drogowy (79 proc. wszystkich przejazdów). Do przewozów koleją było przyporządkowanych tylko 6 proc. przejazdów. Taki rozkład sił pomiędzy środkami transportu skutkuje korkami na ulicach i zanieczyszczeniem środowiska, a tym samym ma negatywny wpływ na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców Unii Europejskiej.

Warto jednak dodać, że miejska spółka MZA zamierza starać się o dofinansowanie ekologicznego taboru w ramach programu „Gazela" (zakup autobusów hybrydowych/CNG), ogłoszonego właśnie przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Projekty współfinansowane przez Unię Europejską to nie tylko projekty twarde, w ramach których Warszawa buduje II linię metra, czy kupuje nowoczesny tabor. To także projekty miękkie. Zarząd Transportu Miejskiego jest partnerem w pięciu tego typu projektach, których głównym celem jest wymiana doświadczeń pomiędzy jednostkami odpowiedzialnymi za transport miejski w największych miasta Unii Europejskiej. Czy takie projekty są potrzebne?

Nawet niezbędne. „Uczyć się warto zawsze – przez całe życie" – taką ideę promuje Unia Europejska. Partnerami w projektach są m.in. takie instytucje, jak Związek Komunikacyjny Berlin – Brandenburgia (VBB Verkehrsverbund Berlin – Brandenburg GmbH) i Zarząd Transportu Regionu Île-de-France (Syndicat de Transports d'Île-de-France).

Wspominam o tych dwóch jednostkach nie bez przyczyny. Związek Komunikacyjny Berlin – Brandenburgia jest odpowiedzialny za transport publiczny w krajach związkowych Berlina i Brandenburgii. Może pochwalić się doskonałą polityką taryfową i jednolitym systemem opłat. I właśnie o to chodzi. Pasażera interesuje przede wszystkim szybkie i sprawne dotarcie do celu podróży. Nie powinny go natomiast w ogóle obchodzić różnorakie podziały wśród przewoźników na określonym obszarze.

Z kolei zadaniem Zarządu Transportu Regionu Île-de-France jest organizacja transportu publicznego, w tym określenie polityki opłat, zasad finansowania i umów z operatorami oraz planowanie i monitorowanie usług transportowych dla 11,5 mln mieszkańców. Paryż może być dumny z rozwiązań prawnych w zakresie transportu, zgodnie z którymi każdy beneficjent transportu publicznego ma obowiązek go finansować. My jesteśmy na początku tej drogi, ponieważ dopiero trwają prace nad ustawą metropolitalną. W momencie, gdy takowa zostanie uchwalona, wiedza zdobyta w ramach projektów miękkich będzie na wagę złota.



Wychodzi na to, że Warszawa nie zaprzepaściła swojej szansy w zakresie wykorzystania funduszy unijnych w perspektywie czasowej 2007-2013. Przed nami kolejne możliwości związane z funduszami unijnymi w latach 2014-2020. Wstępne prognozy dla Polski dotyczące budżetu na politykę spójności są bardzo obiecujące. Minister Elżbieta Bieńkowska zapowiada, że 72 miliardy euro w większości zostaną przeznaczone na wsparcie innowacji, na czyste technologie i na wsparcie przedsiębiorstw. Co to oznacza dla Warszawy?

Minister Bieńkowska zapewniła także podczas zeszłorocznego Kongresu Transportu Publicznego, że będą kontynuowane inwestycje z zakresu rozwoju komunikacji publicznej. Zmieni się tylko optyka, czyli na pierwszy plan wysuną się innowacje z obszaru niskoemisyjnego transportu publicznego. Co to oznacza dla Warszawy? Przede wszystkim dalszy rozwój transportu szynowego. A jeśli rozwój transportu szynowego, to oczywiście kontynuacja budowy II linii metra i dalsze inwestycje kolejowe i tramwajowe.

Projekty m.st. Warszawy współfinansowane ze środków Funduszu Spójności (2007-2013)

METRO WARSZAWSKIE



METRO WARSZAWSKIE Sp. z o.o.

II LINIA METRA W WARSZAWIE –

prace przygotowawcze, projekt i budowa odcinka centralnego wraz z zakupem taboru

Cel projektu

W pierwszym etapie budowy odcinka centralnego – rozbudowa alternatywnego środka lokomocji, umożliwienie szybszego przemieszczania się użytkowników komunikacji publicznej oraz poprawa warunków bezpieczeństwa i podróżowania

Wartość projektu

5 942 289 708,22 zł brutto

Wartość dofinansowania

2 770 774 730,41 zł netto

Jak przebiega realizacja projektu?

Projekt realizowany jest w dwóch podprojektach:

podprojekt A:

- prace przygotowawcze (dla całej planowanej II linii), projekt i budowa odcinka centralnego oraz przebudowa infrastruktury Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty wraz z rozbudową głowicy zachodniej, w tym:
  - prace projektowe, wykonanie analiz, opracowań, raportów, ekspertyz, map i dokumentacji fotograficznej, hydrologicznej i geologiczno-inżynierskiej,
  - ustalenie wpływu budowy metra na pobliskie budynki,
  - ustalenie prognozy oddziaływań dynamicznych na budynki i ludzi,
  - ocena stanu budynków w strefach wpływu budowy metra,
  - inwentaryzacja, m.in. zieleni i budynków,
  - uregulowanie stanu prawnego nieruchomości,
  - badania i pomiary gruntu,
  - zgromadzenie niezbędnych opinii w procesach uzyskiwania decyzji administracyjnych,

podprojekt B:

- udzielenie zamówienia na dostawę 35 pojazdów sześciowagonowych metra

Jaki będzie odcinek centralny II linii metra?

- Długość – ok. 6,5 km
- Stacje – Rondo Daszyńskiego, Rondo ONZ, Świętokrzyska, Nowy Świat–Uniwersytet, Centrum Nauki Kopernik, Stadion Narodowy, Dworzec Wileński

Czy wiesz, że...

Tabor kupiony do obsługi II linii metra to jednoprzestrzenne, sześciowagonowe pociągi o długości 117 m. W jednym zmieści się nawet 1464 pasażerów. Pociągi o nazwie Inspiro są produkowane przez konsorcjum firm Siemens i Newag.

Tunele pomiędzy stacjami metra są drążone przez cztery tarcze drążące TBM (Tunnel Boring Machine). Maszyny zbudowane są z tarczy, za którą znajduje się wolna przestrzeń, do której trafia urobek oraz pomieszczenia operatorów odgrodzonego ścianą. Urobek transportowany jest na powierzchnię taśmociągiem. Każda z maszyn waży 615 ton.Tarcza drąży kilkanaście metrów tunelu dziennie i jednocześnie go obudowuje. Dla porównania, tarcze wykorzystywane przy budowie I linii metra drążyły dwa metry tunelu dziennie.

Tarcze TBM noszą imiona: Maria (od Marii Skłodowskiej–Curie, Anna (od księżnej Anny Mazowieckiej), Krystyna (od Krystyny Krahelskiej) i Elisabetta (imię żony szefa robót tunelowych w firmie AGP).



NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA



Projekty m.st. Warszawy współfinansowane ze środków Funduszu Spójności (2007-2013)

METRO WARSZAWSKIE



METRO WARSZAWSKIE Sp. z o.o.

II LINIA METRA W WARSZAWIE –

prace przygotowawcze, projekt i budowa odcinka centralnego wraz z zakupem taboru



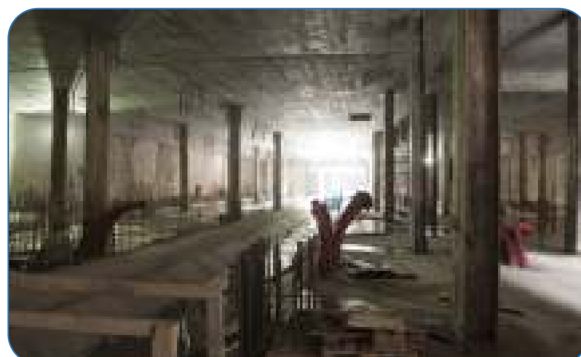
Stacja metra Rondo ONZ ze stropem eliptycznym



Budowa stacji metra Rondo Daszyńskiego



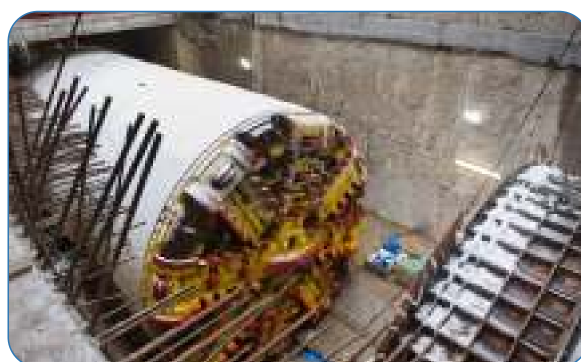
Stacja metra Nowy Świat–Uniwersytet jest najgłębiej położoną stacją odcinka centralnego II linii metra. Kondygnacje techniczne znajdują się na głębokości 30 m



Największą stacją odcinka centralnego II linii metra będzie stacja Stadion Narodowy. Znajdą się na niej dwa perony pasażerskie – jeden do obsługi odcinka Wola – Targówek, a drugi zostanie zbudowany z myślą o planowanej odnodze na Gocław



Prace na stacji metra Dworzec Wileński



Stacja Dworzec Wileński – przygotowania do uruchomienia tarczy TBM Wisła (obecnie Krystyna) w lutym br.

Projekty m.st. Warszawy współfinansowane ze środków Funduszu Spójności (2007-2013)*/

METRO WARSZAWSKIE



METRO WARSZAWSKIE Sp. z o.o.

DOSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY

do obsługi taboru dla I i II linii metra

Cele projektu

- Stworzenie warunków do przyjęcia i wdrożenia do obsługi pasażerskiej przewidzianego do zakupu taboru dla obsługi I i II linii metra
- Zapewnienie bezpiecznej i zgodnej z wymogami technicznymi kompleksowej obsługi taboru oraz prawidłowej eksploatacji systemu I i II linii

Wartość projektu	Wartość dofinansowania
124 040 000,00 zł brutto	59 500 000,00 zł netto

Działania zrealizowane

Modernizacje w wybranych obiektach na terenie Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty

Działania planowane

- Budowa na terenie Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty hali postojowej i magazynu głównego
- Modernizacje w wybranych obiektach na terenie Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty
- Modernizacja ekranu akustycznego od strony Lasu Kabackiego



fot. Metro Warszawskie

Głowica zachodnia STP Kabaty rozbudowana w celu obsługi większej liczby pociągów



fot. Metro Warszawskie

Nowoczesny obiekt na STP Kabaty, w którym znajdują się działy obsługi metra – torowy, schodowy, automatyki, sterowania

*/ Projekt znajduje się na liście rezerwowej

Projekty m.st. Warszawy współfinansowane
ze środków Funduszu Rozwoju Regionalnego (2004-2006)

METRO WARSZAWSKIE


METRO WARSZAWSKIE Sp. z o.o.

BUDOWA I LINII METRA

od szlaku B20 do stacji A23 wraz z budową węzła komunikacyjnego „Młociny"

Działania zrealizowane (wybrane)

- Budowa czterech stacji metra – A20 Słodowiec, A21 Stare Bielany, A22 Wawrzyszew, A23 Młociny
- Budowa czterech odcinków szlakowych B20, B21, B22 i B23, łączących nowe stacje z oddanym wcześniej do użytku odcinkiem I linii metra
- Budowa torów odstawczych na Młocinach
- Budowa węzła komunikacyjnego „Młociny" – przebudowa i modernizacja pętli autobusowej i tramwajowej, budowa parkingu P+R Młociny

Budżet projektu	Dofinansowanie UE
1 046 852 454,00 zł brutto	320 494 092,20 zł netto


Zmodernizowana pętla autobusowa na węźle komunikacyjnym „Młociny"


Parking P+R Młociny



Stacja metra Słodowiec

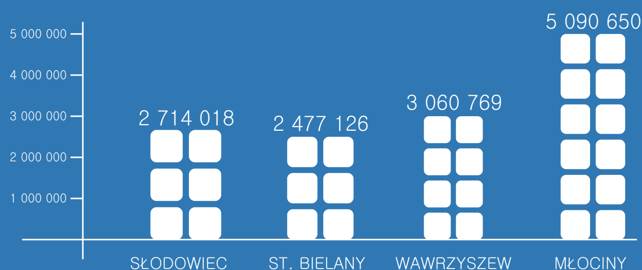

Stacja metra Stare Bielany

Czy wiesz, że...

Parking P+R Młociny jest czteropoziomowym parkingiem z tysiącem miejsc parkingowych dla samochodów osobowych i 80 miejscami dla rowerów. Maksymalne zapełnienie parkingu w dzień powszedni sięga prawie 100 proc.

W 2012 roku ze stacji metra Słodowiec, Stare Bielany, Wawrzyszew i Młociny skorzystało ponad 13,3 mln osób.

Liczba osób wchodzących na stacje metra w 2012 r.



Projekty m.st. Warszawy współfinansowane ze środków Funduszu Spójności (2007-2013)

TRAMWAJE WARSZAWSKIE SP. Z O.O.



MODERNIZACJA TRASY TRAMWAJOWEJ

Dworzec Wileński - Stadion Narodowy - Rondo Waszyngtona
wraz z zakupem 30 tramwajów niskopodłogowych

Cel projektu

Podniesienie jakości podróżowania w prawobrzeżnej części Warszawy oraz w przejazdach pomiędzy Pragą a Śródmieściem

Wartość projektu

370 251 802,94 zł brutto

Wartość dofinansowania

175 013 582,34 zł netto

Działania zrealizowane (wybrane)

- Modernizacja torowiska tramwajowego na trasie o długości 2,6 km
  - przebudowa torowiska w al. Zielenieckiej na płycie betonowej z nawierzchnią trawiastą
  - budowa przy węzłach „Zieleniecka" i „Kijowska" trzecich torów na wszystkich wlotach, dzięki czemu tramwaje jadące w przeciwnych kierunkach nie blokują się wzajemnie
- Modernizacja elementów zasilania trakcyjnego
- Przebudowa infrastruktury przystankowej
  - ustawienie przystanków szerokich, z wygrodzeniem chroniącym przed ochlapywaniem, o długości peronów umożliwiających zatrzymanie się jednocześnie dwóch tramwajów 120Na
  - przeniesienie przystanków w al. Zielenieckiej (TEATR POWSZECHNY) na wyloty skrzyżowań, dzięki czemu pasażerowie czekający na tramwaj w stronę dworców Wschodniego i Wileńskiego mogą korzystać ze wszystkich linii tramwajowych jadących w tym kierunku
- Zainstalowanie systemu informacji pasażerskiej na siedmiu przystankach
- Zakup 30 tramwajów niskopodłogowych

Czy wiesz, że...

Nawierzchnię trawiastą stosuje się na torach tramwajowych po to, aby zmniejszyć poziom hałasu emitowanego przez tramwaje.

Tramwaje kupione w ramach projektu to tramwaje 120Na Swing. Są one wyposażone w klimatyzację, sześć szerokich par drzwi oraz rozbudowany system informacji pasażerskiej.

Działania planowane

- Modernizacja torowiska tramwajowego na odcinku ul. Białostocka – ul. Kijowska (0,63 km)
- Wprowadzenie aktywnego priorytetu dla tramwajów na odcinku Dworzec Wileński – rondo Waszyngtona na ul. Targowej i al. Zielenieckiej
- Zainstalowanie Systemu Informacji Pasażerskiej na trzech przystankach

Projekty m.st. Warszawy współfinansowane ze środków Funduszu Spójności (2007-2013)

TRAMWAJE WARSZAWSKIE SP. Z O.O.



MODERNIZACJA TRASY TRAMWAJOWEJ

Dworzec Wileński - Stadion Narodowy - Rondo Waszyngtona wraz z zakupem 30 tramwajów niskopodłogowych



fot. Spółka Tramwaje Warszawskie

Al. Zieleniecka przed modernizacją



I po modernizacji



fot. Spółka Tramwaje Warszawskie

Wiaty przystankowe na trasie tramwajowej Dworzec Wileński – Stadion Narodowy – rondo Waszyngtona przed modernizacją trasy



Nowoczesne wiaty ustawione podczas prac modernizacyjnych



Tablice Systemu Informacji Pasażerskiej zamontowano na siedmiu przystankach



Jeden z 30 nowych tramwajów Swing

Projekty m.st. Warszawy współfinansowane ze środków Funduszu Spójności (2007-2013)

TRAMWAJE WARSZAWSKIE SP. Z O.O.



OBSŁUGA PÓŁNOCNYCH OBSZARÓW WARSZAWY

komunikacją tramwajową w związku z rozbudową sieci metra oraz zakupem taboru

Cel projektu

Poprawa jakości obsługi północnych obszarów Warszawy transportem zbiorowym poprzez rozwój i modernizację komunikacji tramwajowej i jej powiązanie z systemem metra, a w szczególności poprawa połączeń komunikacyjnych Żoliborza, Bielan, Białołęki, Pragi-Północ i Targówka z centralnymi dzielnicami prawo– i lewobrzeżnej Warszawy oraz z węzłami przesiadkowymi do metra (istniejącym Metro Młociny oraz budowanym Metro Dworzec Wileński)

Wartość projektu	Wartość dofinansowania
770 099 827,28 zł brutto	366 352 830,00 zł netto

Działania zrealizowane (wybrane)

- Przebudowa trasy tramwajowej od węzła przesiadkowego „Młociny" do początku węzła z ul. Pułkową oraz na Trasie Mostu Marii Skłodowskiej–Curie
- Przebudowa dwutorowej trasy tramwajowej oraz sieci trakcyjnej wzdłuż ul. Zgrupowania „AK Kampinos" (950 m)
- Przebudowa podstacji trakcyjnej „Pstrowskiego" oraz budowa podstacji trakcyjnej „Obrazkowa"
- Budowa infrastruktury trakcyjnej trasy tramwajowej od węzła z ul. Pułkową do węzła z ul. Modlińską wraz z przeprawą mostową przez Wisłę
- Budowa nowego zespołu przystankowego „Zajezdnia Żoliborz" (cztery platformy przystankowe)
- Zakup 84 tramwajów niskopodłogowych **(do 28 lutego br. odebrano 50 tramwajów)**

Działania planowane

Usprawnienie ruchu tramwajowego na ul. Marymonckiej

- Modernizacja trasy tramwajowej Dworzec Wileński – Żerań Wschodni
  - przebudowa trasy tramwajowej na odcinku Dworzec Wileński – Żerań Wschodni (15,5 km toru pojedynczego)
  - budowa dodatkowego toru postojowego na pętli tramwajowej Annopol
  - modernizacja 35 przystanków, likwidacja dwóch i budowa jednego przystanku oraz instalacja tablic Systemu Informacji Pasażerskiej na 29 peronach przystankowych
  - uruchomienie systemu sterowania ruchem z priorytetem dla tramwajów





Projekty m.st. Warszawy współfinansowane ze środków Funduszu Spójności (2007-2013)

TRAMWAJE WARSZAWSKIE SP. Z O.O.



OBSŁUGA PÓŁNOCNYCH OBSZARÓW WARSZAWY

komunikacją tramwajową w związku z rozbudową sieci metra oraz zakupem taboru



fot. Spółka Tramwaje Warszawskie

Budowa torów na Trasie Mostu Marii Skłodowskiej–Curie – odcinek lewobrzeżny



fot. Spółka Tramwaje Warszawskie

Budowa torów na Trasie Mostu Marii Skłodowskiej–Curie – odcinek prawobrzeżny



fot. Spółka Tramwaje Warszawskie

Trasa tramwajowa węzeł przesiadkowy „Młociny” – węzeł „Pułkowa” po przebudowie



Od 21 stycznia br. Trasą Mostu Marii Skłodowskiej–Curie kursuje „dwójka”



Linię tramwajową 2 obsługują dwukierunkowe Swingi Duo

Projekty m.st. Warszawy współfinansowane ze środków Funduszu Spójności (2007-2013)

TRAMWAJE WARSZAWSKIE SP. Z O.O.



DOSTOSOWANIE TABORU

Tramwajów Warszawskich do potrzeb osób niepełnosprawnych
– zakup 60 tramwajów niskopodłogowych

Cele projektu

- Zwiększenie udziału przyjaznego środowisku transportu publicznego w obsłudze mieszkańców warszawskiego obszaru metropolitalnego
- Poprawa warunków podróżowania osób z ograniczeniami ruchowymi

Wartość projektu	Wartość dofinansowania
477 340 559,00 zł brutto	229 284 620,00 zł netto

Działania zrealizowane

zakup 60 tramwajów niskopodłogowych. **Wszystkie tramwaje odebrano do 18 stycznia 2013 r.**







W ramach projektu kupiono 60 niskopodłogowych tramwajów 120Na Swing, wyprodukowanych przez bydgoską PESĘ

Czy wiesz, że...

Pojazdy kupione w ramach projektu to tramwaje 120Na Swing, wyprodukowane przez bydgoską PESĘ. Tramwaje mają ponad 30 m długości i ponad 2,3 m szerokości. Wyposażone są w sześć par szerokich drzwi, w tym cztery pary dwuskrzydłowych, klimatyzację i rozbudowany system informacji pasażerskiej.

Projekty m.st. Warszawy współfinansowane ze środków Funduszu Spójności (2007-2013)

TRAMWAJE WARSZAWSKIE SP. Z O.O.



ZAKUP NISKOPODŁOGOWYCH TRAMWAJÓW DWUKIERUNKOWYCH

do obsługi sieci komunikacji tramwajowej w Warszawie

Cele projektu

- Zapewnienie możliwości swobodnego podróżowania osobom niepełnosprawnym, szczególnie poruszającym się na wózkach inwalidzkich
- Zapewnienie obsługi linii na całej obecnej i przyszłej sieci tramwajowej w Warszawie, w szczególności podczas budowy i modernizacji tras tramwajowych

Wartość projektu

593 226 713,64 zł brutto

Wartość dofinansowania

284 792 432,85 zł netto

Działania zrealizowane

Zakup pięciu tramwajów niskopodłogowych. **Wszystkie tramwaje odebrano do 31 sierpnia 2011 r.**

Działania planowane

Zakup 45 tramwajów niskopodłogowych dwukierunkowych. 21 marca br. Tramwaje Warszawskie podpisały umowę ze spółką Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz SA na 45 niskopodłogowych tramwajów dwukierunkowych. Dostawy rozpoczną się po upływie 15 miesięcy od dnia podpisania umowy





Tramwaje Jazz Duo będą różniły się od znanych już w stolicy Swingów Duo. W pojazdach podłoga będzie całkowicie płaska. Nie będzie wzniesień, które utrudniają przemieszczanie się osobom niepełnosprawnym. Zrezygnowano także z siedzeń ustawionych na skos

Czy wiesz, że...

Obecnie, w trakcie remontów wyłączane są nie tylko remontowane odcinki sieci, ale całe trasy pomiędzy węzłami rozjazdowymi. Skutkuje to koniecznością zapewnienia autobusowej komunikacji zastępczej. Tramwaje dwukierunkowe mogą być wykorzystywane przy etapowej budowie nowych i remontach już eksploatowanych tras bez konieczności budowy pętli pośrednich lub trójkątów manewrowych.

Projekty m.st. Warszawy współfinansowane ze środków Funduszu Spójności (2007-2013)

TRAMWAJE WARSZAWSKIE SP. Z O.O.



DOSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY TRAMWAJOWEJ
w Warszawie do potrzeb związanych
z eksploatacją tramwajów niskopodłogowych

Wartość projektu	**Wartość dofinansowania**
186 446 091,48 zł brutto	89 448 242,92 zł netto

Działania zrealizowane (wybrane)

- Dostosowanie infrastruktury tramwajowej do potrzeb związanych z eksploatacją tramwajów niskopodłogowych w ciągu al. Jana Pawła II, obejmującej skrzyżowanie al. Niepodległości/ ul. Nowowiejska
- Modernizacja podstacji trakcyjnych, obejmująca układy kablowe i/lub urządzenia: PT „Filtrowa”, PT „Grzybowska”, PT „Goleszowska”, PT „Jagiellońska”, PT „Krucza”, PT „Sokratesa”, PT „Annopol”, PT „Boboli”

Działania planowane (wybrane)

- Dostosowanie infrastruktury tramwajowej do potrzeb związanych z eksploatacją tramwajów niskopodłogowych:
  - w ciągu ul. Obozowej, na odcinku ul. Płocka – pętla Koło
  - w ciągu al. Jana Pawła II, obejmującej skrzyżowania al. Niepodległości/ul. Nowowiejska, ul. Chałubińskiego/Al. Jerozolimskie oraz odcinek rondo ONZ – ul. Elektoralna
- Modernizacja podstacji trakcyjnych, obejmująca układy kablowe i/lub urządzenia: budowa podstacji „Staniewicka”, rozbudowa podstacji „Woronicza”oraz przebudowa podstacji „Niska” i „Tyniecka”



Po zakończeniu projektu, zmodernizowanymi trasami będą mogły kursować np. Swingi

Projekty m.st. Warszawy współfinansowane ze środków Funduszu Rozwoju Regionalnego (2004-2006)

TRAMWAJE WARSZAWSKIE SP. Z O.O.



ROZBUDOWA TRASY TRAMWAJOWEJ
Bemowo – Młociny

Cele projektu

- Skrócenie czasu przejazdu dla połączeń lokalnych i tranzytowych
- Zwiększenie dostępności terenów w obszarze oddziaływania projektu
- Wzrost aktywności gospodarczej w obszarze oddziaływania projektu
- Podniesienie standardu podróży w obszarze oddziaływania projektu

Budżet projektu	Dofinansowanie UE
40 985 753,92 zł brutto	15 271 993,78 zł netto

Działania zrealizowane (wybrane)

- Budowa dwutorowej trasy tramwajowej (2,2 km) łączącej dwie dzielnice Warszawy – Bemowo i Bielany:
  - trasa – od pętli Nowe Bemowo do pętli Piaski (trzy przystanki w kierunku Nowego Bemowa i cztery przystanki w kierunku Bielan)
  - zastosowanie specjalnej konstrukcji nawierzchni torowej w maksymalnym stopniu tłumiącej drgania i hałas oraz obsianie torowiska trawą
  - ułożenie szyn w otulinie gumowej na odcinkach zlokalizowanych najbliżej zabudowy mieszkaniowej
  - realizacja projektu niskiej zieleni na pasach pomiędzy trasą tramwajową, jezdnią i zabudową mieszkaniową
- Przebudowa pętli tramwajowych Nowe Bemowo i Piaski
- Budowa podstacji trakcyjnej
- Budowa linii kablowych zasilających podstację trakcyjną

Projekty m.st. Warszawy współfinansowane ze środków Funduszu Rozwoju Regionalnego (2004-2006)

TRAMWAJE WARSZAWSKIE SP. Z O.O.



ROZBUDOWA TRASY TRAMWAJOWEJ
Bemowo – Młociny


fot. Spółka Tramwaje Warszawskie


fot. Spółka Tramwaje Warszawskie

Prace przy rozbudowie trasy tramwajowej łączącej Bemowo z Młocinami


fot. Spółka Tramwaje Warszawskie


fot. Spółka Tramwaje Warszawskie


fot. Spółka Tramwaje Warszawskie


fot. Spółka Tramwaje Warszawskie

I efekty

Projekty m.st. Warszawy współfinansowane ze środków Funduszu Rozwoju Regionalnego (2004-2006)

TRAMWAJE WARSZAWSKIE SP. Z O.O.



MODERNIZACJA TRASY TRAMWAJOWEJ
w Alejach Jerozolimskich na odcinku
pętla Banacha – pętla Gocławek

Cel projektu

Podniesienie atrakcyjności i stopnia wykorzystania przez pasażerów podstawowego korytarza komunikacyjnego transportu zbiorowego aglomeracji warszawskiej, łączącego dzielnice Praga Południe, Śródmieście i Ochota

Budżet projektu

274 647 301,04 zł brutto

Dofinansowanie UE

54 899 118,50 zł netto

Działania zrealizowane (wybrane)

- Modernizacja torowiska w Al. Jerozolimskich na odcinku pętla Banacha – pętla Gocławek, obejmującego odcinki ulic: Grójecka, Al. Jerozolimskie, 3–go Maja, ks. Józefa Poniatowskiego, Jerzego Waszyngtona, Grochowska
  - wyciszenie torowiska poprzez wyłożenie jego koryta gumą, co zmniejszyło drgania, wibracje i hałas powodowany przez tramwaje
- Modernizacja platform przystankowych
  - podniesienie wszystkich (52) wysepek do poziomu 26 cm, dzięki czemu podłoga niskopodłogowego tramwaju znajduje się na ich wysokości
  - budowa podjazdów dla wózków inwalidzkich
- Remont sieci trakcyjnej, modernizacja podstacji „Winnicka" i „Dobrowoja" oraz wymiana układu kablowego w podstacjach „Winnicka", „Waszyngtona" i „Dobrowoja"
- instalacja Systemu Informacji Pasażerskiej na 26 przystankach
- Zakup nowego taboru – 15 tramwajów 120N (wyprodukowanych przez Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz SA) niskopodłogowych, przegubowych, jednoprzestrzennych, wyposażonych w klimatyzację i system audiowizualnej informacji pasażerskiej
- Zakup 30 tramwajów wysokopodłogowych klasycznych (wyprodukowanych przez FPS H. Cegielski) z napędem energoelektrycznym prądu stałego

Czy wiesz, że...

System Informacji Pasażerskiej, zainstalowany w ramach projektu, był pierwszym tego typu rozwiązaniem w Warszawie. Na najpopularniejszych przystankach ustawiono tablice, na których są wyświetlane rozkłady jazdy oraz informacje o ewentualnych opóźnieniach i awariach.

Projekty m.st. Warszawy współfinansowane ze środków Funduszu Rozwoju Regionalnego (2004-2006)

TRAMWAJE WARSZAWSKIE SP. Z O.O.



MODERNIZACJA TRASY TRAMWAJOWEJ

w Alejach Jerozolimskich na odcinku
pętla Banacha – pętla Gocławek


fot. Spółka Tramwaje Warszawskie


fot. Spółka Tramwaje Warszawskie

Prace modernizacyjne trasy tramwajowej w Alejach Jerozolimskich


fot. Spółka Tramwaje Warszawskie



Tramwaje kursujące zmodernizowanym torowiskiem w Alejach Jerozolimskich





Tabor kupiony w ramach projektu

Projekty m.st. Warszawy współfinansowane ze środków Funduszu Spójności (2007-2013)

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA



URUCHOMIENIE OBSŁUGI TRANSPORTEM KOLEJOWYM
Lotniska Okęcie im. Fryderyka Chopina

Cele projektu

- Zapewnienie obsługi kolejowej Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina w Warszawie
- Zwiększenie udziału przyjaznego środowisku transportu publicznego w obsłudze mieszkańców Warszawy i warszawskiego obszaru metropolitalnego
- Wzrost liczby osób podróżujących koleją dzięki taborowi o wysokim standardzie gwarantującym bezpieczeństwo
- Zapewnienie osobom niepełnosprawnym dostępu do transportu kolejowego

Wartość projektu	Wartość dofinansowania
372 321 689,36 zł brutto	177 491 216,89 zł netto

Działania zrealizowane (wybrane)

- Zakup 13 sześciowagonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi połączenia kolejowego Lotniska Chopina z centrum miasta oraz poprzez Dworzec Wschodni z Sulejówkiem i Legionowem:
  - informacje o pociągach – maksymalna prędkość – 130 km/godz., jednoprzestrzenne wnętrze, monitoring wnętrza i najbliższego otoczenia zewnętrznego, system łączności pasażer – maszynista, klimatyzacja, system informacji pasażerskiej, miejsca do przewozu rowerów, pojemność – 1000 miejsc (w tym 200 miejsc siedzących)
  - dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych – ułatwiony dostęp oraz specjalnie przygotowane miejsce dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich
- Uruchomienie (1.06.2012 r.) dwóch linii kolejowych dojeżdżających do przystanku kolejowego Warszawa Lotnisko Chopina: SKM S2 (Sulejówek – Warszawa Śródmieście – Warszawa Lotnisko Chopina), SKM S3 (Legionowo – Warszawa Centralna – Warszawa Lotnisko Chopina)



Połączenie lotniskowe obsługują nowoczesne pociągi ELF

Projekty m.st. Warszawy współfinansowane ze środków Funduszu Spójności (2007-2013)*/
SZYBKA KOLEJ MIEJSKA



ZWIĘKSZENIE MOŻLIWOŚCI PRZEWOZOWYCH

Szybkiej Kolei Miejskiej Sp. z o.o. w ruchu aglomeracyjnym Warszawy na istniejących i planowanych liniach

Cele projektu

- Zwiększenie udziału przyjaznego środowisku transportu publicznego w obsłudze mieszkańców Warszawy i warszawskiego obszaru metropolitalnego
- Zapewnienie osobom niepełnosprawnym dostępu do transportu kolejowego

Wartość projektu

224 316 150,00 zł brutto

Wartość dofinansowania

106 500 310,00 zł netto

Działania zrealizowane (wybrane)

- Pozyskanie w 2010 r. czterech elektrycznych zespołów trakcyjnych 19WE w ramach leasingu finansowego:
  - informacje o pociągach – maksymalna prędkość 160 km/godz., klimatyzacja, drzwi odskokowo-przesuwne otwierane za pomocą przycisku przez pasażera, ustawienie siedzeń jak w wagonach metra, dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych (ręcznie wykładana rampa), system informacji pasażerskiej, pojemność – 702 miejsca (w tym 182 miejsca siedzące)
  - obsługiwane linie – głównie SKM S1 (Otwock – Pruszków)
- Pozyskanie w 2012 r. sześciu elektrycznych zespołów trakcyjnych 35WE w ramach leasingu finansowego:
  - informacje o pociągach – maksymalna prędkość 160 km/godz., klimatyzacja, monitoring, drzwi odskokowo-przesuwne otwierane za pomocą przycisku przez pasażera, dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych (platforma dla wózków inwalidzkich), audiowizualny system informacji pasażerskiej, pojemność – 903 miejsca (w tym 288 miejsc siedzących)
  - obsługiwane linie – głównie SKM S1 (Otwock – Pruszków) i SKM S9 (Warszawa Zachodnia – Legionowo)



W ramach projektu pozyskano sześć pociągów 35WE Impuls

*/ Projekt znajduje się na liście rezerwowej

P+R – TRZY TYSIĄCE SAMOCHODÓW MNIEJ

Gdyby wszystkie samochody, parkujące w dzień powszedni na parkingach „Parkuj i Jedź" ustawić jeden za drugim, zajęłyby całą jedną jezdnię ulicy Puławskiej o długości 12 kilometrów. Każdego dnia na parkingach „Parkuj i Jedź" kierowcy zostawiają około trzech tysięcy aut/, a następnie przesiadają się do komunikacji miejskiej. Siedem, z 13 funkcjonujących obecnie w Warszawie parkingów „Parkuj i Jedź", otrzymało dofinansowanie unijne w ramach projektu* ***Budowa parkingów strategicznych „Parkuj i Jedź" (Park & Ride) – II etap****.*

Ograniczenie liczby samochodów w centrum miasta, mniej hałasu i spalin oraz zaoszczędzone przez kierowców czas i pieniądze to główne czynniki przyświecające idei parkingów budowanych w systemie „Parkuj i Jedź". Parkingi powstają w sąsiedztwie przystanków i stacji kolejowych oraz węzłów przesiadkowych. Kierowcy dojeżdżają własnymi samochodami do parkingów, zostawiają na nich auta i przesiadają się do komunikacji miejskiej.

Obecnie w Warszawie funkcjonuje 13 parkingów „Parkuj i Jedź". Siedem z nich otrzymało dofinansowanie w ramach projektu *Budowa parkingów strategicznych „Parkuj i Jedź" (Park & Ride) – II etap*, współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regiomalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2007-2013.



Parking P+R Metro Marymont – oddany do użytku w 2007 r. – był pierwszym tego typu obiektem w kraju

Na lokalizację trzech parkingów wybrano stacje metra: **P+R Metro Marymont** (400 miejsc parkingowych, w tym cztery dla osób niepełnosprawnych; 28 miejsc dla rowerów), **P+R Metro Wilanowska** (280 miejsc parkingowych, w tym pięć dla osób niepełnosprawnych; 30 miejsc dla rowerów) oraz **P+R Metro Ursynów** (166 miejsc parkingowych, w tym siedem dla osób niepełnosprawnych; 100 miejsc dla rowerów). Dwa parkingi – **P+R Anin SKM** (83 miejsca parkingowe, w tym trzy dla osób niepełnosprawnych; 100 miejsc dla rowerów) i **P+R Wawer SKM** (133 miejsca parkingowe, w tym cztery dla osób niepełnosprawnych, 144 miejsca dla rowerów) znajdują się w sąsiedztwie przystanków kolejowych Warszawa Anin i Warszawa Wawer, na których kierowcy mogą się przesiąść do pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich. Kolejna lokalizacja to przystanek kolejowy **Ursus Niedźwiadek**, obok którego powstał parking P+R na 345 miejsc parkingowych dla samochodów osobowych

Jak korzystać z parkingów „Parkuj i Jedź"?

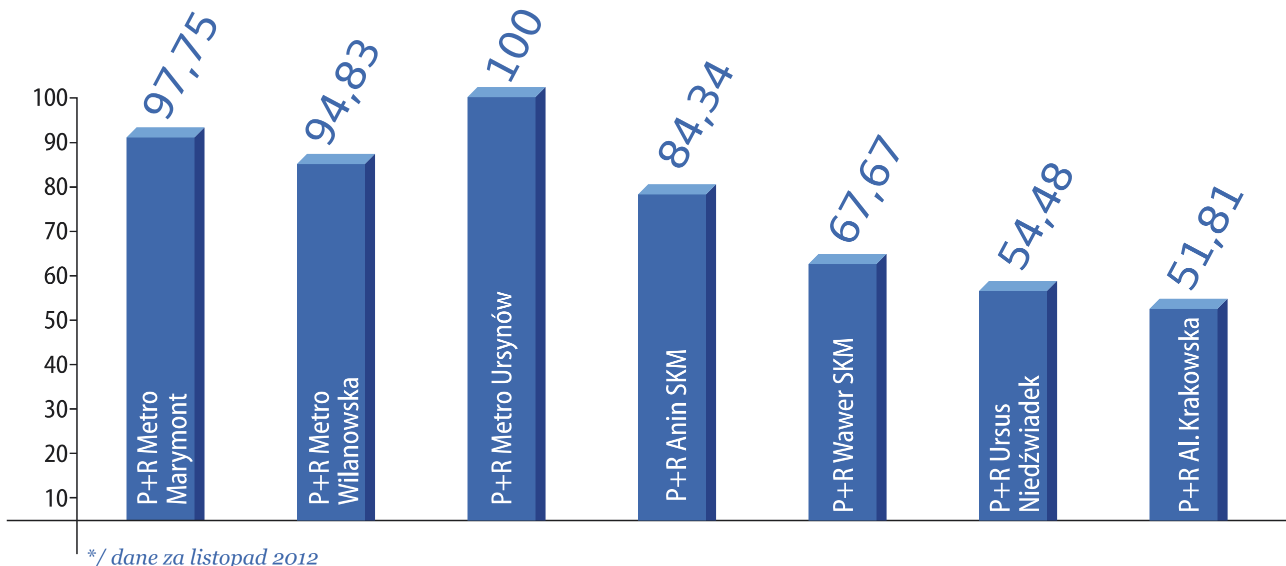
1. Parkingi są czynne siedem dni w tygodniu, w godzinach 4.30-2.30.
2. Na parkingach bezpłatnie parkują osoby, które w chwili wyjazdu z parkingu posiadają ważny bilet ZTM: dobowy, 3-dniowy, 30- lub 90-dniowy.
3. Na wszystkich parkingach można kupić bilety ZTM.
4. Brak ważnego biletu oznacza konieczność wniesienia kary umownej w wysokości 100 zł.

**/ dane za listopad 2012*

(w tym osiem miejsc dla osób niepełnosprawnych) i 24 miejsca dla rowerów. Obecnie trwa budowa przejścia podziemnego łączącego parking ze stacją kolejową.

Parking **P+R Al. Krakowska** (415 miejsc parkingowych, w tym 11 dla osób niepełnosprawnych; 100 miejsc dla rowerów) został usytuowany w sąsiedztwie pętli autobusowej i tramwajowej, zlokalizowanej przy skrzyżowaniu al. Krakowskiej z ulicą Mineralną.

Trwają prace projektowe nad rozbudową parkingu zlokalizowanego w sąsiedztwie **stacji metra Stokłosy**. Obecnie znajduje się tam jednopoziomowy parking mogący pomieścić nieco ponad sto samochodów. Po przebudowie, kierowcy będą mieli do dyspozycji **trzypoziomowy parking na około 400 samochodów**. Zakończenie budowy planowane jest na początek 2015 roku.



Wartość projektu *Budowa parkingów strategicznych „Parkuj i Jedź" (Park and Ride)* wynosi **91 163 325,72 zł**. Suma wydatków kwalifikowanych zamyka się w kwocie **60 699 326 zł**, przy czym **maksymalna kwota dofinansowania ze strony Unii Europejskiej wynosi 43 600 325,87 zł**. Na dzień 14 marca br. zostały zrefundowane wydatki w wysokości **25 003 000 zł**.



Na parkingu P+R Metro Wilanowska znajduje się 290 miejsc parkingowych. W dzień powszedni prawie wszystkie są zajęte

TWARDE UMIEJĘTNOŚCI DZIĘKI MIĘKKIM PROJEKTOM

Ponad 570 dni staży, podczas których 20 pracowników Zarządu Transportu Miejskiego poznawało zasady organizacji komunikacji miejskiej w Berlinie, Wiedniu i Turynie oraz internetowa wyszukiwarka połączeń. Tak najkrócej można podsumować projekty współfinansowane ze środków Unii Europejskiej, w których uczestniczył Zarząd Transportu Miejskiego. A to dopiero początek...

Program Leonardo da Vinci

Przygoda Zarządu Transportu Miejskiego z projektami dofinansowanymi ze środków Unii Europejskiej rozpoczęła się w 2008 roku, kiedy to ZTM zainicjował projekt **„Nowa jakość usług – młodzi pracownicy motorem zmian w komunikacji miejskiej"**. Projekt był realizowany w latach 2008-2009, w ramach programu „Uczenie się przez całe życie – Leonardo da Vinci".

W Polsce brakuje instytucji, które zapewniałyby kompleksową edukację z zakresu nowoczesnego i efektywnego zarządzania komunikacją miejską. Programy, takie jak „Leonardo da Vinci" pozwalają na wymianę i dzielenie się dobrymi praktykami oraz doświadczeniami pomiędzy europejskimi instytucjami odpowiedzialnymi za organizację komunikacji miejskiej.

W ramach projektu, ośmiu pracowników ZTM wzięło udział w miesięcznych stażach, zorganizowanych w Berlinie przez Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). BVG jest największym komunalnym przedsiębiorstwem komunikacyjnym w Niemczech i jednym z największych w Europie. Instytucja ta organizuje komunikację publiczną w Berlinie wykorzystując 9 linii metra, 15 linii tramwajowych i 150 autobusowych.



Uczestnicy staży w Berlinie, zorganizowanych w ramach projektu *Nowa jakość usług – młodzi pracownicy motorem zmian w komunikacji miejskiej*

Celem projektu „Nowa jakość usług – młodzi pracownicy motorem zmian w komunikacji miejskiej" było przede wszystkim:

- zapoznanie pracowników warszawskiego ZTM ze standardami zarządzania komunikacją miejską w Berlinie,
- nabycie przez pracowników ZTM Warszawa umiejętności zarządzania wybranymi procesami,
- pogłębienie znajomości języka,
- umożliwienie nawiązania kontaktów z osobami zajmującymi się zarządzaniem komunikacją miejską w Niemczech, a tym samym wymiany informacji branżowych.

Tematyka staży

- Informatyzacja systemu komunikacji miejskiej (systemy wspomagające pobieranie opłat za przejazdy, zaplecze techniczne i zarządzanie systemem)
- Systemy taryfowe (konstrukcje systemów taryfowych, rozliczenia między przewoźnikami, infrastruktura wspomagająca)
- Zarządzanie informacją pasażerską (zarządzanie systemem informacji wizualnej, przygotowywanie informacji i zasady ich udostępniania, informacja dla osób niewidomych i głuchych), informacja pasażerska w sytuacjach kryzysowych (awarie, wypadki), informacja pasażerska w punktach przesiadkowych, kanały komunikacji z pasażerami (witryna internetowa, poczta elektroniczna, infolinia, punkty obsługi pasażerów, biuletyny informacyjne)
- Sprzedaż biletów (organizacja pracy punktów sprzedaży, rozliczenia, systemy informatyczne wspomagające sprzedaż biletów), prognozowanie popytu sprzedaży biletów, organizacja systemu sprzedaży
- Infrastruktura komunikacji miejskiej, w tym wydzielanie pasów przeznaczonych dla pojazdów komunikacji miejskiej, nadzorowanie pracy kierowców i rozmieszczenia pojazdów na trasach, utrzymanie infrastruktury komunikacyjnej (torowiska, przystanki, pętle), zasady kontroli jakości świadczonych usług
- Organizacja systemu skarg i wniosków, w tym funkcjonowanie systemu przyjmowania skarg i wniosków (metody oraz procedury przyjmowania skarg i wniosków), systemy informatyczne wspomagające przyjmowanie oraz rozpatrywanie skarg i wniosków


Program
Uczenie się
przez całe życie

Projekt *Nowa jakość usług – młodzi pracownicy motorem zmian w komunikacji miejskiej* współfinansowany ze środków Unii Europejskiej, w ramach programu „Uczenie się przez całe życie – Leonardo da Vinci".

W roku 2011 Zarząd Transportu Miejskiego rozpoczął realizację kolejnego projektu, w ramach programu „Uczenie się przez całe życie – Leonardo da Vinci" – **„Nowa kultura mobilności w Warszawie"**.



Uczestnicy staży w Berlinie, zorganizowanych w ramach projektu
Nowa jakość usług – młodzi pracownicy motorem zmian w komunikacji miejskiej

Tym razem partnerami w projekcie były Wiener Linien (WL), przedsiębiorstwo odpowiedzialne za organizację transportu publicznego w Wiedniu oraz Agenzia Mobilita Metropolitana Torino (AMMT), zarządzająca transportem publicznym w Turynie i w 31 gminach obszaru metropolitalnego.

Wybór partnerów wiązał się ściśle z ich doświadczeniem w zapewnianiu sprawnej komunikacji miejskiej podczas imprez masowych. W 2008 roku, w Wiedniu odbyły się Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO. Z kolei Turyn był w 2006 roku gospodarzem XX Zimowych Igrzysk Olimpijskich. Dodatkowo, Turyn regularnie zapewnia sprawnie działającą komunikację pielgrzymom odwiedzającym miasto, gdy wystawiany jest całun turyński. Wiedza ta okazała się bezcenna dla 12 pracowników, którzy wzięli udział w stażach w Wiedniu i Turynie, a w Warszawie byli odpowiedzialni za organizację komunikacji miejskiej w czasie Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012™.

Główne cele projektu to:

- zdobycie przez pracowników ZTM Warszawa wiedzy i umiejętności związanych z organizacją i funkcjonowaniem transportu miejskiego (efektywne zarządzanie komunikacją i jej wizerunkiem, wprowadzanie innowacyjnych technologii, edukacja pasażerów),
- zapoznanie się przez stażystów z dobrymi praktykami komunikacji miejskiej w Wiedniu i Turynie,
- pogłębienie znajomości języka,
- uzupełnienie wiedzy oraz nabycie praktycznych umiejętności,
- nawiązanie kontaktów służbowych.

Tematyka staży

- Planowanie zrównoważonego transportu miejskiego
- Rozwój i integracja różnorodnych systemów transportu miejskiego
- Promocja alternatywnych metod komunikacyjnych – ruch pieszy i rowerowy, szlaki wodne
- Organizacja komunikacji miejskiej w trakcie imprez masowych, np. UEFA EURO
- Planowanie nowych linii komunikacyjnych
- Dostępność systemów transportowych dla osób niepełnosprawnych
- Zmiana kultury podróżowania środkami komunikacji miejskiej
- Jakość w komunikacji miejskiej
- Zielony program – metody i nowoczesne rozwiązania z zakresu ochrony środowiska
- Alternatywne sposoby finansowania środków transportu miejskiego
- Zwiększenie efektywności systemu transportowego
- Systemy taryfowe
- System sprzedaży i kontroli biletów

Szczegółowe informacje o stażach w ramach projektu „Nowa kultura mobilności w Warszawie" są dostępne w iZTM nr 5(52).

Program Uczenie się przez całe życie

Projekt *Nowa kultura mobilności w Warszawie* współfinansowany ze środków Unii Europejskiej, w ramach programu „Uczenie się przez całe życie – Leonardo da Vinci".

Oprócz projektów, w których główny nacisk położony jest na staże i edukację, Zarząd Transportu Miejskiego jest partnerem w projektach, których głównym celem jest wymiana doświadczeń oraz wdrażanie nowatorskich rozwiązań.

Program INTERREG IVC

W latach 2009-2011 ZTM uczestniczył w projekcie **„CAPRICE – Regiony stołeczne na rzecz integracji transportu zbiorowego w celu zwiększenia efektywności energetycznej”**. Projekt był realizowany w ramach programu INTERREG IVC, współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Celem projektu była wymiana doświadczeń pomiędzy organizatorami transportu publicznego, władzami regionalnymi i lokalnymi oraz spółkami przewozowymi. Dotyczyła ona przede wszystkim identyfikacji i promowania dobrych praktyk oraz przeprowadzenia ich pilotażowego wdrożenia w regionach, gdzie planuje się ustanowienie organizatora transportu publicznego lub podobnych rozwiązań integrujących usługi transportu publicznego.

Uczestnicy projektu dyskutowali głównie o:

- ramach prawnych, finansowaniu i sposobie organizacji transportu publicznego,
- wdrażaniu i eksploatacji energooszczędnego taboru skonstruowanego na bazie innowacyjnych technologii napędu,
- elastycznych usługach transportowych, dopasowanych do popytu,
- zaawansowanych systemach biletowych.

W ramach projektu CAPRICE wdrożono dwa pilotażowe przedsięwzięcia. **W Warszawie uruchomiono wyszukiwarkę połączeń dostępną na stronie internetowej www.ztm.waw.pl**. Wyszukiwarka została opracowana na bazie doświadczeń partnera wiodącego projektu – Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, który stosuje podobne rozwiązanie dla obsługiwanych przez siebie obszarów.

Z kolei Rumuni korzystali przede wszystkim z doświadczeń francuskiego Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) oraz Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie. Dzięki polskiemu i francuskiemu merytorycznemu wsparciu, w Bukareszcie podpisano wieloletnią umowę pomiędzy władzami miasta a głównym przewoźnikiem transportu miejskiego.

Partnerzy projektu

- Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH – VBB (Związek Komunikacyjny Berlin-Brandenburgia), Niemcy
- Primaria Municipiului Bucuresti (Urząd Miasta Bukareszt), Rumunia
- Savivaldybes Imone “Susisiekimo Paslaugos“ – MESP (Miejskie Przedsiębiorstwo Usług Transportowych w Wilnie), Litwa
- Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie – ZTM
- Syndicat des Transports d'Île-de-France – STIF (Zarząd Transportu Regionu Île-de-France), Francja

Budżet projektu wyniósł 1,1 mln euro, przy dofinansowaniu z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego sięgającym 85 proc.

Wyszukiwarka połączeń, opracowana przy współpracy z partnerem wiodącym projektu CAPRICE - Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

INTERREG IVC
INNOVATION & ENVIRONMENT
REGIONS OF EUROPE SHARING SOLUTIONS

Caprice
Capital Regions Integrating Collective Transport for Increased Energy Efficiency

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO

Projekt *CAPRICE – Regiony stołeczne na rzecz integracji transportu zbiorowego w celu zwiększenia efektywności energetycznej* współfinansowany ze środków Unii Europejskiej, w ramach programu INTERREG IVC.

Kolejnym projektem, w ramach programu INTERREG IVC, w którym bierze udział Zarząd Transportu Miejskiego jest **„INVOLVE – Zaangażowanie sektora prywatnego w zarządzanie mobilnością”**.

Głównym celem przedsięwzięcia jest dostarczenie lokalnym i regionalnym samorządom przykładów dobrych praktyk oraz narzędzi do współpracy z sektorem prywatnym. Chodzi przede wszystkim o takie rozwiązania, które będą mogły zostać wykorzystane do redukcji negatywnych zjawisk związanych z transportem indywidualnym na obszarach zdominowanych przez budownictwo biurowe, przemysłowe i mieszkaniowe oraz w okolicach centrów handlowych.

Projekt INVOLVE jest ściśle związany z jednym z priorytetów Unii Europejskiej, jakim jest poprawa jakości życia w miastach, m.in. poprzez redukcję poziomu hałasu i zanieczyszczenia powietrza. Można to osiągnąć także poprzez odpowiednią politykę transportową prowadzoną przez regionalne i lokalne władze samorządowe. Istotną rolę w tym procesie pełni współpraca samorządów z przedstawicielami sektora prywatnego, czyli pracodawcami, deweloperami oraz zarządcami i właścicielami nieruchomości, w których codziennie przebywa wiele osób.

Projekt rozpoczął się w 2012 roku i potrwa do 2014 roku. Budżet projektu wynosi 1,85 mln euro, z czego 85 tys. euro otrzyma Zarząd Transportu Miejskiego. Dofinansowanie Unii Europejskiej dla polskiego partnera wynosi 85 proc. wszystkich kosztów.



W lutym br. z wizytą roboczą w Zarządzie Transportu Miejskiego gościli przedstawiciele Kłajpedy. Podczas wizyty mogli zapoznać się m.in. z zasadami pracy w Centrali Ruchu ZTM

Partnerzy projektu

- traffiQ (Zarząd Transportu Publicznego we Frankfurcie nad Menem), Niemcy
- Klaipedos Keleivinis Transportas – KKT (Transport Publiczny Kłajpeda), Litwa
- Consorcio Regional de Transportes de Madrid – CRTM (Zarząd Transportu Publicznego w Madrycie), Hiszpania
- ANATOLIKI SA (Regionalna Agencja Energetyczna w Macedonii)
- Reggio Emilia (miasto we Włoszech, w regionie Emilia Romagna)
- Azienda Transporti Livornese – ATL Spa (Zarząd Transportu Publicznego dla prowincji Livorno oraz na wyspie Elba), Włochy
- 9. Dzielnica Miasta Praga, Czechy
- Energetska Agencija za Podravje – Energap (Agencja Energetyczna Podravje), Słowenia
- Centro (Zarząd Zintegrowanego Transportu Publicznego regionu West Midlands), Anglia
- Miasto Roermond, Holandia
- Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie – ZTM
- RHV (instytut badawczo-edukacyjny działający pod auspicjami Uniwersytetu Erazma w Rotterdamie) – partner ekspercki odpowiadający za wymianę dobrych praktyk, Holandia

INTERREG IVC
INNOVATION & ENVIRONMENT REGIONS OF EUROPE SHARING SOLUTIONS
INVOLVE
UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO

Projekt *INVOLVE – Zaangażowanie sektora prywatnego w zarządzanie mobilnością* jest współfinansowany ze środków Unii Europejskiej, w ramach programu INTERREG IVC.

Program Morza Bałtyckiego

Zarząd Transportu Miejskiego – wraz z Biurem Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy, dołączył w 2011 roku do projektu „**Rail Baltica Growth Corridor**". Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, w ramach Programu Morza Bałtyckiego.

Głównym **celem projektu** Rail Baltica Growth Corridor jest poprawa połączenia miast leżących w korytarzu sięgającym od Berlina, przez polskie miasta Poznań, Łódź, Warszawę i Białystok, kraje nadbałtyckie do Helsinek i Sankt Petersburga.

Jednym z pakietów roboczych RBGC – koordynowanym przez Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH – jest **rozwój międzynarodowej sieci wyszukiwarek połączeń**. Specjalny serwis informacji pasażerskiej powstanie także w Warszawie, a jego głównymi elementami będą: wyszukiwarka połączeń wraz z przeglądarką rozkładów jazdy oraz moduł zawierający informacje o bieżącym funkcjonowaniu komunikacji. Pasażerowie znajdą w tej części komunikaty o zmianach i utrudnieniach, a w miarę dostępności wdrażanych równolegle rozwiązań, także o położeniu pojazdów lub rzeczywistych godzinach odjazdu pojazdów z przystanków.

W serwisie informacji pasażerskiej zostaną uwzględnione połączenia realizowane przez środki komunikacji miejskiej w aglomeracji warszawskiej. Dodatkowo, użytkownicy serwisu będą mogli zaplanować podróż „od drzwi do drzwi" do dostępnych w obecnym serwisie ZTM obszarów: Berlina i Brandenburgii, południowo-zachodnich i północnych Niemiec, Danii i Szwecji. W ramach projektu RBGC prowadzone są działania, których celem jest objęcie tą listą Poznania, Łodzi, Białegostoku i Finlandii oraz wykorzystanie informacji o dostępnych przeprawach promowych.

Zakończenie projektu przewidziane jest na 2013 rok. Budżet projektu RBGC zamyka się w kwocie 863 361 zł, z czego dofinansowanie ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego wynosi 85 proc. kosztów kwalifikowalnych.

Partnerzy projektu

- Miasto Helsinki, Finlandia – partner wiodący
- Uniwersytet Aalto, Finlandia
- Uniwersytet Techniczny Lappeenranta, Finalandia
- Miasto Vantaa, Finlandia
- Region Uusimaa, Finlandia
- Region Häme, Finlandia
- Biuro Rozwoju Miasta Senatu Berlina, Niemcy
- Związek Komunikacyjny Berlina i Brandenburgii, Niemcy
- Regionalny Związek Planowania Havelland-Flaeming, Niemcy
- Miasto Tallin, Estonia
- Region Harju, Estonia
- Stowarzyszenie Rozwoju i Edukacji w Transporcie, Ryga, Łotwa
- Uniwersytet Techniczny im. Gedymina w Wilnie, Centrum Transportu Intermodalnego i Logistyki, Litwa
- Miasto Kowno, Litwa
- Miasto Stołeczne Warszawa (ZTM)
- Miasto Poznań
- Miasto Łódź
- Politechnika Białostocka
- Samorząd Województwa Mazowieckiego
- Miasto Białystok
- Urząd Marszałkowski w Łodzi

Baltic Sea Region
Programme 2007–2013
RBGC RAIL BALTICA GROWTH CORRIDOR
UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO
Projekt *Rail Baltica Growth Corridor* jest współfinansowany ze środków Unii Europejskiej z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, w ramach programu Morza Bałtyckiego.

NIE MOŻEMY MIEĆ KOMPLEKSÓW

*W Berlinie zazdroszczą nam elektronicznej Warszawskiej Karty Miejskiej, ponieważ w stolicy Niemiec nadal bazuje się na biletach kartonikowych, a pilotażowy bilet elektroniczny jest dopiero w fazie testowania – mówi **Halina Rakowska, eurokoordynatorka w Zarządzie Transportu Miejskiego**.*

Od 2008 roku Zarząd Transportu Miejskiego inicjuje i włącza się w realizację miękkich projektów, współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej. Trzy projekty już się zakończyły, przy dwóch ZTM nadal aktywnie współpracuje, a niebawem rozpocznie się kolejny. Czym charakteryzują się projekty miękkie?



W odróżnieniu od projektów twardych, w ramach których m.st. Warszawa buduje np. II linię metra czy kupuje tabor – projekty, w których uczestniczy Zarząd Transportu Miejskiego nie mają charakteru inwestycyjnego. Ich podstawowym celem jest współpraca i wymiana doświadczeń pomiędzy podmiotami z całej Unii Europejskiej oraz wspólne poszukiwanie coraz skuteczniejszych rozwiązań z dziedziny transportu publicznego.

I właśnie temu mają służyć zagraniczne staże, w których brali udział pracownicy Zarządu Transportu Miejskiego?

Zarząd Transportu Miejskiego – w ramach programu „Uczenie się przez całe życie – Leonardo da Vinci" był liderem dwóch projektów stażowych. Pierwszy projekt – „Nowa jakość usług – młodzi pracownicy motorem zmian w komunikacji miejskiej" otworzył naszym pracownikom drzwi do największego komunalnego przedsiębiorstwa komunikacyjnego w Niemczech – Berliner Verkehrsbetriebe. Ośmiu młodych ludzi miało szansę sprawdzić, jak zarządzana jest komunikacja miejska w Berlinie. Zbierali informacje o wszystkim – poczynając od taryfy, przez systemy informacji pasażerskiej i sprzedaży biletów – na infrastrukturze komunikacji miejskiej kończąc. Prawdopodobnie niewiele osób zdaje sobie sprawę, że ponad dwukrotne wydłużenie buspasów w Warszawie w ciągu kilku ostatnich lat, przyciski do otwierania drzwi w pojazdach z napisami w alfabecie Braille'a, metrobusy (autobusy kursujące z dużą częstotliwością) oraz zakup tramwajów dwukierunkowych to efekt miesięcznego stażu w Niemczech. Przedsięwzięciem, o którym warto wspomnieć jest Warszawska Linia Edukacyjna – projekt promujący transport publiczny wśród uczniów szkół podstawowych.

Drugi projekt, zrealizowany w ramach programu „Leonardo da Vinci", to „Nowa kultura mobilności w Warszawie". Tym razem 12 pracowników ZTM odbyło staże w Wiedniu i Turynie. Miejsca te nie zostały wybrane przypadkowo. Otóż, mając w perspektywie Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012, zależało nam na instytucjach, które miały doświadczenie w obsłudze imprez masowych. W Wiedniu, w 2008 roku odbyły się Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej, a Turyn w 2006 roku był gospodarzem XX Zimowych Igrzysk Olimpijskich. Dla osób, które w Warszawie były odpowiedzialne za organizację komunikacji podczas UEFA EURO 2012, zdobyte tam doświadczenia były bezcenne i umożliwiły jej wzorcowe przygotowanie. I pozwolę sobie tu nieskromnie zacytować jednego z kibiców, który na łamach prasy podsumował warszawską komunikację miejską zdaniem – *Transport macie super*.

W ramach projektu CAPRICE, realizowanego w latach 2009-2011, Zarząd Transportu Miejskiego wspierał władze Bukaresztu w przygotowaniu wieloletniej umowy pomiędzy miastem a przewoźnikiem. Oznacza to, że ZTM nie tylko się uczy, ale także dzieli się wiedzą i doświadczeniem z innymi.



Ależ oczywiście. Biorąc udział w projektach unijnych nie można mieć kompleksów. Tak, jak każda, nawet najmniejsza instytucja odpowiedzialna za organizację transportu miejskiego może pochwalić się doskonałymi rozwiązaniami, tak dużym organizacjom zdarzają się przedsięwzięcia, które nie są do końca trafione. Projekty miękkie polegają właśnie na wymianie doświadczeń i próbie wprowadzenia nowych lub wdrożenia nieobecnych jeszcze na danym terenie rozwiązań, które są sprawdzone i usprawnią transport publiczny.

W projekcie „CAPRICE – Regiony stołeczne na rzecz integracji transportu zbiorowego w celu zwiększenia efektywności energetycznej", na bazie doświadczeń partnera wiodącego projektu – Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, uruchomiliśmy wyszukiwarkę połączeń, ale też dzieliliśmy się własnymi rozwiązaniami.

Dla osób, które w Warszawie były odpowiedzialne za organizację komunikacji podczas UEFA EURO 2012, zdobyte tam doświadczenia były bezcenne i umożliwiły jej wzorcowe przygotowanie

Podczas zeszłorocznego sezonu Veturilo powstała pierwsza stacja sfinansowana przez prywatny podmiot – centrum handlowe Arkadia

W Bukareszcie, dzięki wsparciu ze strony ZTM i francuskiego Syndicat des Transports d'Île-de-France podpisano wieloletnią umowę z głównym przewoźnikiem na świadczenie usług przewozowych. W Berlinie zazdroszczą nam elektronicznej Warszawskiej Karty Miejskiej, ponieważ w stolicy Niemiec nadal bazuje się na biletach kartonikowych, a pilotażowy bilet elektroniczny jest dopiero w fazie testowania.





W Berlinie zazdroszczą nam elektronicznej Warszawskiej Karty Miejskiej

W projekcie „INVOLVE – Zaangażowanie sektora prywatnego w zarządzanie mobilnością" chodzi przede wszystkim o dostarczenie samorządom przykładów dobrych praktyk i narzędzi do współpracy z sektorem prywatnym. Dzięki temu będzie możliwe ograniczenie korków m.in. na terenach przemysłowych i biznesowych, a tym samym zmniejszenie poziomu hałasu i szkodliwych substancji emitowanych do atmosfery. W lutym tego roku, w ramach projektu Zarząd Transportu Miejskiego gościł przedstawicieli Zarządu Transportu z Kłajpedy. Czym pochwaliła się Warszawa?

W Polsce współpraca samorządów z prywatnymi firmami w zakresie usprawniania transportu publicznego niestety dopiero raczkuje, ale w Warszawie już są realizowane przedsięwzięcia tego typu. W 2012 roku ZTM uruchomił sieć bezobsługowych wypożyczalni rowerowych Veturilo i jeszcze podczas zeszłorocznego sezonu powstała pierwsza stacja sfinansowana przez prywatny podmiot – centrum handlowe Arkadia. W tym roku zostaną ustawione co najmniej cztery stacje, za które zapłacą prywatne firmy.

Goście z Kłajpedy byli z wizytą roboczą na nowo budowanym przystanku kolejowym Zacisze-Wilno, który jest w całości finansowany przez firmę deweloperską. DOM Development S.A. buduje osiedle „Wilno", które jest zlokalizowane w sąsiedztwie linii kolejowej. Inwestor podjął więc decyzję o realizacji przedsięwzięcia, które zachęci mieszkańców osiedla do zamiany samochodów osobowych na ekonomiczne i przyjazne środowisku pociągi.

Z jakimi wrażeniami Litwini wyjeżdżali z Warszawy?

Byli pod ogromnym wrażeniem warszawskiej komunikacji miejskiej, a właściwie tego, jak bardzo jest rozbudowana. Kłajpeda jest małym miastem, gdzie do obsługi komunikacji miejskiej wykorzystywanych jest 80 autobusów. Dla porównania, w Warszawie, w dzień powszedni na ulice wyjeżdża ponad 1500 autobusów. Do tego dochodzą tramwaje, metro i pociągi.

Niebawem rozpocznie się następna perspektywa czasowa 2014-2020, w ramach której w Warszawie będą realizowane kolejne twarde projekty, dofinansowane ze środków Unii Europejskiej. Czy Zarząd Transportu Miejskiego będzie kontynuował udział w miękkich projektach?

Wciąż otrzymujemy zaproszenia do brania udziału w projektach, współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej. Przez kilka ostatnich lat daliśmy się poznać jako ambitny i solidny partner, który chętnie korzysta z wiedzy i doświadczenia europejskich instytucji odpowiedzialnych za organizację transportu publicznego, ale też z ochotą dzieli się własnymi pomysłami. Niestety, trudna sytuacja finansowa miasta zmusza nas do podziękowania za zaproszenia do projektów, w których wymagany jest wkład własny.

Ale jeszcze w ramach tej perspektywy czasowej 2007-2013, planujemy zrealizować kolejny projekt – „Fabryka innowacji w komunikacji miejskiej w Warszawie", który jest w 100 proc. dofinansowany z funduszy europejskich. Warunkiem realizacji projektu jest jednak otrzymanie dofinansowania. Wyniki konkursu poznamy w maju br. Projekt jest kontynuacją projektów „Nowa jakość usług – młodzi pracownicy motorem zmian w komunikacji miejskiej" oraz „Nowa kultura mobilności w Warszawie". Głównym celem projektu jest rozwój komunikacji miejskiej, co można osiągnąć m.in. poprzez poszerzanie wiedzy osób, które będą uczestniczyły w zarządzaniu warszawską komunikacją miejską. Siedem osób zatrudnionych w Zarządzie Transportu Miejskiego wyjedzie w ramach projektu na staże do Birmingham i Pragi.

Co do kolejnej perspektywy czasowej 2014-2020, mam nadzieję, że zgodnie z maksymą stanowiącą rozwinięcie nazwy programu „Leonardo da Vinci" – „Uczenie się przez całe życie", nadal będziemy aktywnie współpracować z europejskimi instytucjami odpowiedzialnymi za transport publiczny.

TRAMWAJE W KOTLINIE JELENIOGÓRSKIEJ

Jelenia Góra posiadała jedną z najbardziej malowniczych sieci tramwajowych w Polsce, rozciągającą się pośród gór i jezior Kotliny Jeleniogórskiej, na przedgórzu Karkonoszy. Z okien wagonów można było podziwiać majestatyczne górskie szczyty (m.in. Śnieżne Kotły, Wielki Szyszak) i wyjątkowe zabytki (np. Zamek Chojnik, zlokalizowany w sąsiedztwie przystanku końcowego w Sobieszowie). Poza obsługą ruchu wewnątrzmiejskiego, tramwaje spełniały także inne funkcje. Turystom i kuracjuszom zapewniały wygodny dojazd do pobliskiego uzdrowiska w Cieplicach, a miłośników narciarstwa w zimie dowoziły do Podgórzyna, skąd rozpoczynali oni swoje wędrówki i eksplorowali trasy zjazdowe. W cyklu „Tam, gdzie kiedyś dzwoniły tramwaje" prezentujemy historię tej wyjątkowej sieci tramwajowej, która, gdyby istniała do dziś, byłaby jedną z większych atrakcji turystycznych Jeleniej Góry i okolic.

Nieudane inwestycje

W drugiej połowie XIX wieku Jelenia Góra przeżywała intensywny rozwój. W tym czasie stała się głównym ośrodkiem miejskim w regionie, skupiającym osadnictwo i lokalny przemysł. Nie bez znaczenia było też sąsiedztwo uzdrowisk w Cieplicach, Sobieszowie, Piechowicach. Wobec rosnących potrzeb przewozowych w mieście, podjęto pierwsze plany uruchomienia regularnej komunikacji publicznej. W 1868 roku „przymierzano się" do zbudowania linii tramwaju konnego, jednak planów tych nie udalo się zrealizować. W 1897 roku uruchomiono pierwsze tramwaje gazowe na trasie Dworzec Kolejowy – Cieplice. Wagony kursowały po torach o rozstawie „kolejowym" (1435 mm). Po krótkim czasie okazało się, że tramwaje o takim napędzie są zbyt słabe i nie wytrzymują eksploatacji w górzystym terenie. Dawały się we znaki liczne awarie i zatrzymania ruchu, a zbyt szerokie torowisko uniemożliwiało wprowadzenie komunikacji miejskiej w ciasne uliczki Starego Miasta. W 1899 roku, po dwóch latach od uruchomienia, jeleniogórskie tramwaje gazowe zakończyły kursowanie.

Tramwaj z prawdziwego zdarzenia

W 1900 roku w Jeleniej Górze skończył się dokuczliwy okres bez tramwajów. Po nieudanej próbie z pojazdami gazowymi, przystąpiono do przebudowy torowisk na potrzeby trakcji elektrycznej. Zmieniono rozstaw szyn na wąski – 1000 mm, co



umożliwiło wjazd tramwajom do ciasnego Starego Miasta. Uruchomiono dwie linie. Pierwszą, miejską – z dworca do koszar i drugą, podmiejską – do Sobieszowa, przez uzdrowisko w Cieplicach. Rok później zbudowano odgałęzienie z Cieplic do Podgórzyna Górnego, gdzie powstał najwyżej położony przystanek tramwajowy w Sudetach. W kolejnych etapach planowano rozbudowę istniejącego systemu o linie do Szklarskiej Poręby przez Piechowice, a nawet do Karpacza. Jednak tradycyjna kolej dotarła do tych miejscowości szybciej, przez co rozwój tramwajów w tych kierunkach stał się bezcelowy.

Ostateczny kształt sieci tramwajowej w Jeleniej Górze powstał na początku XX wieku. W kolejnych latach korygowano jej przebieg, dodawano kolejne mijanki, a także uzupełniano stan taboru. W 1928 roku wprowadzono na trasę pierwsze autobusy, a w latach 30. XX wieku, z powodu



małej frekwencji zlikwidowano linię do koszar. Te wydarzenia były zwiastunem rychłego końca komunikacji tramwajowej w Jeleniej Górze. Tramwaje, jeszcze przed rokiem 1944, planowano zastąpić trolejbusami, które w tym czasie zdobywały coraz większą popularność i wypierały pojazdy szynowe z ulic wielu miast. Zaniechano dalszej modernizacji torowisk i zakupów nowego taboru. W efekcie coraz trudniejsze było utrzymanie ruchu. Z rozwiązaniem tych problemów musieli zmierzyć się Polacy, którzy w 1945 roku przejęli władzę w mieście.

W nowej rzeczywistości

Podczas działań wojennych Jelenia Góra praktycznie nie ucierpiała. Dzięki temu możliwe było szybkie wznowienie ruchu tramwajów pod nową administracją. Polskie władze planowały rozbudowę sieci tramwajowej i modernizację taboru. Udało się dobudować nowe mijanki, co pozwoliło zwiększyć częstotliwości kursowania tramwajów do co 7,5 minuty. Rozbudowano zajezdnię i zaplecze techniczne. W latach 50. XX wieku wymieniono cały przestarzały i zniszczony tabor na nowy, krajowej produkcji. Pod dworcem głównym zbudowano pierwszą w mieście pętlę torową, ułatwiającą zmianę kierunku. W kolejnych latach planowano przebudowę wyeksploatowanych torowisk i dobudowanie drugiego toru na najbardziej obciążonej trasie z dworca głównego do Cieplic.

Planów nie udało się zrealizować. W latach 60. w Jeleniej Górze pojawiły się pierwsze autobusy, powoli wypierając z ulic miasta tramwaje. Gdy w 1965 roku pojawiły się na trasie tramwaju z Cieplic do Pogdórzyna, jej los był już przesądzony. Zlikwidowano ją jako pierwszą. W tym samym roku zamknięto też połączenie do Sobieszowa. Od tej pory tramwaje kursowały tylko na odcinku od dworca głównego do Cieplic. Koniec tramwajów był nieunikniony. 28 kwietnia 1969 roku zorganizowano uroczyste pożegnanie tramwajów w Jeleniej Górze. Specjalnie udekorowany wóz typu 5N o numerze bocznym „11" woził pasażerów bezpłatnie. Wieczorem po raz ostatni zjechał do zajezdni, kończąc służbę liniową, a zarazem ponad 70-letni okres komunikacji szynowej w historii miasta.

Sentymenty i pamiątki po tramwajach

Likwidacja tramwajów w Jeleniej Górze odbiła się negatywnym echem wśród mieszkańców. Zwracano uwagę na tłok i niewygodę panującą w autobusach (tramwaje kursowały nawet w składach 3-wagonowych). W późniejszych latach, gdy ruch uliczny był coraz większy, autobusy grzęzły w korkach razem z innymi autami i były niepunktualne. Do tego kryzys paliwowy lat 70. XX wieku znacznie podrożył koszty eksploatacji autobusów.

Po tramwajach w mieście pozostało dużo pamiątek. Na ścianach wielu kamienic i domów do dziś można odnaleźć ozdobne rozety i kotwy służące niegdyś do podwieszania sieci trakcyjnej. Wzdłuż trasy do Podgórzyna stoją pozostałości wyciętych słupów trakcyjnych. Jednak największą i najokazalszą pamiątką po jeleniogórskich tramwajach jest zachowana zajezdnia przy ul. Wolności. Pełni obecnie funkcję zaplecza technicznego dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej.

Jeleniogórzanie z coraz większym sentymentem wspominają dawne tramwaje. Aby pamięć o nich nie zaginęła, sprowadzono trzy wagony tramwajowe typu 4N i 5N i ustawiono je w różnych miejscach, gdzie była dawna sieć. Jeden stanął przed obecną zajezdnią MZK, drugi – na Starym Rynku, a trzeci – w miejscu dawnej pętli „Pod Skałką" w Podgórzynie. Są namacalną pamiątką po kursujących kiedyś czerwonych wagonach i budzą nadzieję na powrót tramwajów do miasta...



tekst: Maciej Beister
fot. dolny-slask.org.pl

MIASTO PIĘCIU TRAKCJI

Liczy prawie 1,3 mln mieszkańców, łącznie z aglomeracją już 2 mln. Jej historyczne centrum zapiera dech w piersiach. Język niby podobny, ale inny. Ludzie nigdzie się nie spieszą. To właśnie jest czeska Praga. Jak jednak rozpoznać, że opuszcza się jej śródmieście? Pojawiają się autobusy!



Nie masz szyny, nie mieszkasz w Pradze

Stołeczne miasto Praga (Hlavní město Praha) postawiło na „szynę". Wśród mieszkańców popularne jest powiedzenie: „Nie masz szyny, nie mieszkasz w Pradze". Trzeba przyznać, że jest prawdziwe. Dlaczego? Wystarczy spojrzeć na schematy transportu publicznego. Trzon praskiej komunikacji miejskiej stanowią trzy linie metra – zielona A, żółta B oraz czerwona C. Podróżni mogą z nich korzystać codziennie, od godz. 5.00 do 24.00. W szczycie pociągi pojawiają się na peronach w przedziale od 4 do 2 minut, poza szczytem ze zmniejszoną częstotliwością – do 5-10 minut. Historia praskiego metra rozpoczęła się w roku 1898 i była związana z przebudową kanalizacji. Rozpoczęto wtedy drążenie tuneli dla podziemnej kolei. Jednak w związku z brakiem przychylności władz miasta projekt porzucono. Powrócono do niego ponownie w latach 60. XX wieku. Ówczesna władza zadecydowała o budowie podziemnego tramwaju. W roku 1967 rozpoczęto drążenie pierwszego odcinka. Kilka lat później, w roku 1974 (z dwuletnim opóźnieniem) oddano go do użytku.



Obecnie całkowita długość linii wynosi ponad 59 kilometrów oraz są na niej 57 stacje. Każdego dnia w trasę wyrusza około 100 składów podziemnej kolejki, które codziennie przewożą ok. 1,6 mln pasażerów. W ciągu roku liczba pasażerów przekracza 530 mln. Linie metra przecinają się w centrum miasta, gdzie przygotowane zostały trzy stacje przesiadkowe.

Rok 2002 spowodował wielkie straty w całym systemie komunikacji z powodu licznych powodzi w Europie. Wełtawa wyrządziła duże spustoszenia w metrze. Całkowicie zalanych zostało 19 stacji (środkowe odcinki wszystkich linii). Straty oszacowano na ponad 7 miliardów koron czeskich (ok. 200 mln dolarów amerykańskich). Ruch pociągów wstrzymany

został na kilka miesięcy. Na pamiątkę tych wydarzeń na zalanych stacjach umieszczono tabliczki ze srebrnymi liniami i datami, dokąd sięgała woda.

Obecnie w planach znajduje się budowa czwartej linii metra – niebieskiej D. Trasa linii D ma połączyć centrum z południową częścią miasta. Trwa także przedłużanie odcinka linii A. Docelowo podziemna kolejka ma dotrzeć w rejon lotniska Ruzyně. Odległe plany przewidują także budowę linii E, która stałaby się linią okólną.

Szyna nie tylko pod ziemią

Równie ważne jak metro są tramwaje. Tramwaje konne pojawiły się w roku 1875. Szesnaście lat później „napęd owsiany" ustąpił elektrycznemu. Do roku 1939 obowiązywał, wprowadzony jeszcze w czasach CK Monarchii (Austro-Węgry) ruch lewostronny. Pod koniec 1942 roku wprowadzono kursowanie pierwszych tramwajowych linii nocnych. Obecnie nikt z mieszkających w Pradze nie wyobraża sobie, że takich tramwajów mogłoby nie być!

Tuż po zakończeniu II wojny światowej rozpoczęto poszukiwania nowych rozwiązań transportowych. Wysłużone tramwaje często ulegały awariom, a ich pojemność była już niewystarczająca. Dlatego rozpoczęto w ČKD (założony w roku 1927 zakład przemysłowy obecnie składający się z fabryki lokomotyw i fabryki tramwajów) produkcję wagonów typu T1. To właśnie one są protoplastami naszych rodzimych wagonów 13N!

Dzięki dostawom wagonów znacznie poprawiono jakość i sprawność transportu zbiorowego. W ciągu następnych lat wprowadzano kolejne modele T3 oraz dokonywano licznych modernizacji pojazdów. W roku 2009 do Pragi dojechało 60 niskopodłogowych tramwajów typu Škoda 14 T. Od roku 2010 trwa sukcesywna dostawa tramwajów Škoda 15 T, które do roku 2018, w liczbie 250 sztuk zasilą park taborowy stołecznych zakładów komunikacyjnych.

Praska sieć tramwajowa jest obecnie największą siecią w Czechach. Liczy 141 kilometrów. Park taborowy to ponad 1000 wozów (także wozy techniczne), które kursują na 26 liniach dziennych oraz 9 nocnych.

Kolejka linowa w... centrum

Dojeżdżając tramwajem do przystanku Ujezd i podążając za zielonymi strzałkami można natknąć się na dość osobliwy środek transportu, jakim jest lanova draha, czyli kolejka linowa. Zbudowano ją w roku 1891, w ramach przemysłowej wystawy jubileuszowej. Od roku 1932 kursowała w barwach spółki tramwajowej. Od roku 1965 została całkowicie wyłączona z eksploatacji i praktycznie skazana na skasowanie. Na szczęście w roku 1985 podjęto decyzję o jej reaktywacji. Obecnie lanovka jest bardzo popularną atrakcją turystyczną, co ważne dostępną także dla osób posiadających np. bilety dobowe. Dwa wagoniki kursują w okresie letnim, co 10 minut na wzgórze Petřín, gdzie ustawiona została wieża widokowa. Także z samej kolejki roztacza się przepiękny widok na centrum miasta. Warto przejechać się kolejką przynajmniej dwa razy. Koniecznie w ciągu dnia, gdy miasto jest skąpane w słońcu oraz gdy bije jego nocne serce i błyszczy światłami latarni.

Na wiosnę i jesienią na całej trasie kolejki przeprowadzane są remonty i okresowe kontrole, a kolejka jest niedostępna dla pasażerów. Kolejka kursuje od 9.00 do 23.00 (w sezonie letnim co 10 minut, poza nim co 15 minut).



Kolej, jak tętnica

Tym, czym dla ludzkiego organizmu są tętnice, tym kolej jest dla wszystkich Czechów. Dzięki koordynacji działań i współpracy praskich zakładów komunikacyjnych (łączą w sobie rolę organizatora i przewoźnika – Dopravní podnik hl. m. Prahy) oraz czeskich kolei państwowych (České dráhy) powstała Pražská integrovaná doprava, co w wolnym tłumaczeniu oznacza Praski Zintegrowany Transport, czyli podobnie jak w Warszawie – wspólny bilet. Na podstawie jednego biletu (przykładowo dobowego) możemy jeździć wszystkimi środkami komunikacji publicznej, włączając w to pociągi. Miasto i tereny wokół niego podzielone są na strefy. Ścisłe centrum to strefa P, pozostała część miasta to strefa O, dalsze obejmują już okoliczne miejscowości. Oferta obowiązuje od roku 1993.

Uruchamiane przez koleje czeskie pociągi nazywane są „eSkami". Główne dworce kolejowe (hlavni nádraží, czyli główny oraz Masarykovo nádraží) zintegrowane są ze stacjami metra. Wygodne przesiadki zapewniają szybki i sprawny dojazd.

A jeżeli nie szyna, to co?

Transport szynowy w Pradze jest rozbudowany, jednak niemożliwe jest dotarcie metrem lub tramwajem do każdego zakątka miasta liczącego 496 km² powierzchni. Uzupełnieniem systemu stały się więc autobusy, które kursują po obrzeżach miasta. Ich rozkłady jazdy są ściśle dopasowane do rozkładów metra, tramwajów oraz kolei zapewniając wygodną przesiadkę. Dzienne kursy rozpoczynają się o godzinie 4.30 i kończą o północy, kiedy na trasy wyjeżdżają nocne autobusy. Należy zaznaczyć, że w centrum miasta komunikację nocną zapewniają tramwaje. Autobusy najczęściej rozpoczynają swoje trasy przy pętlach tych tramwajów. Rozkłady jazdy są oczywiście ze sobą skoordynowane.

Codziennie na praskie ulice wyjeżdża ok. 600 autobusów publicznych. Większość z nich stanowią autobusy miejskie, które kursują często, ale za to na krótkich trasach. Zapewniają szybki dojazd do linii tramwajowych lub bezpośrednio do metra. Wyjątkiem jest linia 292, która kursuje na terenie dzielnicy Praga 4. Zatrzymuje się tylko na czterech przystankach,a przejazd trasy tam i z powrotem zajmuje ok. 10 minut. Dowozi ona do jednego ze szpitali i obsługiwana jest wyłącznie przez autobusy elektryczne.

Pasażerowie mają do dyspozycji linie podmiejskie. Autobusy dowożą ich bezpośrednio z miejscowości podmiejskich do najbliższej stacji metra. Mogą także skorzystać z linii przewoźników prywatnych lub lokalnych (w nich także obowiązują wspólne, zintegrowane bilety).

Jak się w tym wszystkim odnaleźć?

Osoby udające się do stolicy Czech nie będą miały problemu w poruszaniu się po mieście. Organizator transportu prowadzi kilka punktów obsługi pasażerów, w których oprócz zakupu biletu czy wyrobienia karty miejskiej można kupić wiele publikacji lub gadżetów komunikacyjnych. Bilety dostępne są w biletomatach (niestety, tylko na monety), w kioskach oraz u dyżurnych wybranych stacji metra. Posiadając bilet możemy udać się na stację metra w celu pobrania bezpłatnej mapki transportu (oczywiście z zaznaczonymi liniami szynowymi). Na każdej stacji znajdują się stojaki z mapkami oraz ulotkami dotyczącymi bieżących zmian w komunikacji. Dla turystów najlepszym biletem wydaje się być bilet dobowy lub trzydniowy. Dzięki nim można korzystać ze wszystkich środków transportu (należy pamiętać o strefach biletowych) z dowolną liczbą przesiadek.



tekst i fot.: Mateusz Kania

DZIESIĘĆ GODZIN I JESTEŚMY!

Pełny zbiornik, zgrana ekipa i dużo kanapek. To wystarczy, aby wytrzymać dziesięć godzin jazdy zabytkowym autobusem. Dlaczego aż tyle? Bo za granicę!



Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej Warszawa nie tylko zaprasza gości z zagranicy. My również gościmy u innych miłośników. Oprócz warszawskiej Nocy Muzeów i stowarzyszonym z nią Zlotem Zabytkowych Autobusów, także u naszych zachodnich i południowych sąsiadów organizowane są różnego rodzaju zloty pojazdów historycznych.

Ikarusowy zawrót głowy

Budapeszteńska fabryka autobusów przez kilkadziesiąt lat działalności wyprodukowała kilkaset tysięcy znanych nam mniej lub bardziej modeli Ikarusa. Wozy trafiały nie tylko do Polski, RFN, NRD czy innych europejskich miast. Autobusy zagościły także w Chinach, Birmie oraz Egipcie. Nic dziwnego, że nie tylko w Polsce można spotkać wielu miłośników tych pojazdów.

W roku 2011 KMKM Warszawa otrzymał zaproszenie od naszych zachodnich sąsiadów na II Zlot Ikarusa w miejscowości Löbau. Oczywiście jako stowarzyszenie, które na swoim stanie posiada takie wozy nie mogliśmy odmówić! Powstało jednak pytanie, jaki wóz zaprezentować? Postawiono na innowacyjność. Reprezentantem stał się Ikarus 411 z numerem taborowym #6550. Jest to pierwszy w pełni niskopodłogowy autobus marki Ikarus z 1995 roku – wyprodukowano jedynie sześć sztuk tego modelu. Nic dziwnego, że zrobił furorę! Początek zlotu miał miejsce na terenie zajezdni lokalnego przewoźnika – KVG. Zaprezentowano kilkanaście wozów, od modelu 66 przez typ 311 po nasz najmłodszy. Podczas imprezy można było usłyszeć wiele języków. Polski, niemiecki, angielski, czeski... W końcu pojazdy rozpoczęły paradę przez małe miasteczka, aby dotrzeć do rynku głównego miasta. Wóz KMKM wywołał wielkie poruszenie wśród uczestników. W głosowaniu na najlepszy pojazd zlotu otrzymał II miejsce.



Czeska Skoda, polski Jelcz

Chyba nikt nie ma wątpliwości, że czeską i polską motoryzację łączy wiele. Przykładem mogą stać się popularne „ogórki", które powstały dzięki pomocy naszych południowych sąsiadów. KMKM Warszawa od dawna współpracuje z kolegami z Czech. Nie wyobrażamy sobie już Zlotu Zabytkowych Autobusów bez turystycznej Skody z panoramicznymi oknami na dachu...

Czesi są rozkochani w autobusach i zarażają tą pasją innych. Nic zatem dziwnego, że i my gościmy na zlotach w Czechach oraz wymieniamy doświadczenia z czeskimi miłośnikami komunikacji. 13 sierpnia 2011 roku w miejscowości Kolin odbył się zlot zabytkowych pojazdów. Klubowicze udali się tam zabytkowym Jelczem 043 #8081, tak zwanym *"Drohiczynem"*. Ponad 570 kilometrów w jedną stronę było dużym wyzwaniem, jak na pojazd z 1986 roku – jednak udało się! Mnogość zabytkowych aut przyciągnęła wielu zwiedzających. Pomiędzy wozami można było usłyszeć języki, takie jak węgierski, niemiecki,

słowacki, polski i czeski oczywiście. Czesi, w przeciwieństwie do Polaków czy Niemców, nie ograniczają się tylko do zlotów tematycznych. Tym razem spotkanie było połączone z prezentacją zabytkowego sprzętu rolniczego. Rok później, 11 sierpnia 2012 roku znów przedstawiciele Stowarzyszenia pojawili się na południu. W czeskiej miejscowości Kolin odbył się 11. zlot zabytkowych pojazdów Zlatý bažant (11. ročník veteránské přehlídky Zlatý bažant), w którym udział wziął niebieski San H100.

Międzynarodowe podróże KMKM to nie tylko okazja do „pokazania się". To także możliwość zdobywania nowych doświadczeń w zakresie techniki, możliwości współpracy czy promocji. Ciągle marzy nam się wyjazd na zlot Ikarusów do macierzy – na Węgry. Ponownie zostaliśmy zaproszeni na zlot Ikarusa do Niemiec, który w tym roku odbędzie się w miejscowości Hartmannsdorf. Chcemy znowu zaskoczyć odwiedzających i wystawić ciekawy wóz!

To jednak nieco dalsze plany. A co będzie się działo już niedługo? W maju spotkamy się z zabytkami podczas Nocy Muzeów. Jak się ją przygotowuje od strony komunikacyjnej? O tworzeniu linii, opracowywaniu dekoracji liniowych, podziale zadań dla konduktorów i całym przedsięwzięciu, jakim jest transport podczas Nocy Muzeów będzie można przeczytać w następnym numerze iZTM.

tekst: Mateusz Kania
fot. KMKM



KAMPANIE ZTM

ztm warszawa

Koleje Mazowieckie

SKM

zakochaj się w Warszawie

ODLOTOWE POŁĄCZENIE
KOLEJOWE
LOTNISKO CHOPINA W WARSZAWIE ⇄ CENTRUM WARSZAWY
FLY AWAY WITH RAILWAY
WARSAW CHOPIN AIRPORT ⇄ WARSAW CITY CENTER



WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
ITS MICHALCZEWSKI	www.michalczewski.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl


@
iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO